


مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

- Public-Private-Partnership In Infrastructure Projects
- Can Nanotechnology slow the Aging process by interfering with the Arrow of Time
- I.M.O. LEGISLATIONS YEAR 2007

INTERNATIONAL

- مؤتمر ومعرض ميدمار جنوب البحر المتوسط 2007.
- منظمة BIMCO والسياسة المستقبلية للنقل البحرى العالمى.
- آفاق الإستثمار فى منطقة شرق التفريعة.
- اللوجستيات فى مجتمع غير لوجستى (ملف العدد).
- لقاء مجلس الأعمال المصرى الفرنسى ونخبة من العاملين فى مجال النقل البحرى.
- المرأة العربية ... تتكلم

إنترناشيونال يونيه 2007 / جمادى أول 1428
International June 2007 / Jamad I 1428




مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة
عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد
أعضاء هيئة التحرير الشرفية
أ. د. إسماعيل مبارك
أ.د. محمد صلاح الدين النشائى
أ.د. عصام شرف
أ.د. أحمد عيسوى صالح
المستشار القانونى
محمد محمود بدر
المحامى بالنقض
مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد
مدير التحرير
نشأت الديهى
سكرتير التحرير
محمد البنهاوى

المراسلون والمحررون
جمهورية مصر العربية
* ربان أحمد بدوى
* السيد عبد الجيد السيد
* شرين جلال
* عبد الرحيم مصطفى
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

المكاتب
السعودية - جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية (مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)
سوريا
* ربان / رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536
كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk


# ولنا كلمة



## نشاط مكثف لتفعيل مبادرة السلام

عقد بمدينة شرم الشيخ إجتماعاً ضم الرباعية الدولية ووزراء خارجية لجنة متابعة المبادرة العربية للسلام، وذلك بغرض تفعيل هذه المبادرة، وتنشيط التحرك العربى لإحيائها خاصة بعد تأييد الاتحاد الأوروبى لها.

وقد كلفت جامعة الدول العربية مصر والأردن للدفع بخطة السلام العربية، ولذا فقد وصلت إلى القاهرة تسيبى ليفنى نائبة رئيس الوزراء ووزيرة الخارجية الإسرائيلية حيث أجرت مباحثات مع الرئيس حسنى مبارك حول الموقف الاسرائيلى من المبادرة العربية للسلام، وعملية دفع عملية السلام فى الشرق لأوسط بين الاسرائيليين والفلسطينيين، وأكدت تسيبى الدور القوى لمصر فى المنطقة وأهمية العلاقات المصرية الإسرائيلية . وقد أبلغها الرئيس مبارك بأن أحداً لا يمتلك التنازل عن حقوق الفلسطينيين، وأن أى رئيس دولة عربية لن يجرؤ مثلاً على حذف بند عودة اللاجئين من المبادرة ، والشئ نفسه بالنسبة لباقى البنود.

والتقت تسيبى مع وزيرى خارجية مصر أحمد أبو الغيط والأردنى عبد الإله الخطيب فى إجتماع يعتبر الأول فى إطار التفويض التى أقرته جامعة الدول العربية، حيث أعلن أبو الغيط فى هذا الإجتماع أن المبادرة العربية للسلام تستهدف الوصول إلى إقامة سلام شامل بين إسرائيل والعرب سواء مع الفلسطينيين أو سوريا ولبنان ، وأن مصر والأردن لا تنويان التفاوض مع أسرائيل نيابة عن الأطراف العربية ، بل الأطراف المعنية هى التى لها حق التفاوض، ولذا فقد كلفت الجامعة العربية مجموعة الاتصال العربية بالعمل على التجهيز وتهيئة المناخ المناسب للدفع بعملية السلام، وأكد أبو الغيط على أنه سيكون هناك اجتماعاً عربياً خاصاً بضرورة التحرك نحو تسوية شاملة للنزاع العربى الإسرائيلى من خلال المفاوضات المباشرة بين الأطراف، وللاتفاق على إنهاء الاحتلال الإسرائيلى للأراضى العربية فى عدوان 1967 وبالتالى تسوية كل المشكلات وعلى رأسها مشكلة اللاجئين.

ومن جانبها أكدت تسيبى ليفنى على أن هدف إسرائيل هو الوصول إلى السلام من خلال إقامة دولتين تعيشان جنباً إلى جنب فى سلام، وأن عملية السلام الفلسطينية الإسرائيلية ستتم على مسار ثنائى ، إلا أنها طالبت الدول العربية بدعم الطرفين للتوصل إلى السلام المطلوب، وأن إسرائيل تريد تحسين معيشة الفلسطينيين لأن هذا من مصلحتها، وأشارت تسيبى إلى أن هذا الاجتماع يعتبر تحضيرياً لإجتماع يعقد فى إسرائيل إلا أنها لم تعلن طرحه قبول المبادرة العربية .

لا أحد ينكر أن هناك تحركاً عربياً يجرى من أجل تفعيل المبادرة العربية للسلام، وإحياء عملية السلام فى الشرق الأوسط حيث:

* ألقى عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية كلمة أمام مؤتمر الحضارات وتحديات السلام الذى عقد بمقر الأمم المتحدة فى نيويورك، أوضح فيها أن الظلم الواقع على شعب فلسطين، والإنحياز المعيب غير المعقول سياسياً وقانونياً وأخلاقيا هو النقطة الأساسية فى كل ما نشهده اليوم من اضطرابات كبيرة فى الشرق الأوسط لن تنتهى إلا بحل عادل للقضية الفلسطينية.
* اجتمعت مجموعة العمل العربية فى بروكسل مع وزراء خارجية الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبى حيث تم بحث سبل تفعيل المبادرة العربية للسلام وإمكانية البدء فى المفاوضات بين الجانبين الفلسطينى والإسرائيلى ، وأكدت بنيتا فريرو فالدر المفوضة الأوروبية للعلاقات الخارجية عقب إجتماعها مع زياد أبو عمر وزير خارجية فلسطين على أهمية بذل الاتحاد المزيد من أجل دعم الحكومة الفلسطينية.
* أكد الرئيس حسنى مبارك فى لقائه مع ديك تشينى بوضوح على أن القضية الفلسطينية هى مفتاح الإستقرار فى المنطقة، وشدد الرئيس على ضرورة التحرك من أجل تحقيق التسوية السياسية عبر التفاعل مع المبادرة العربية للسلام التى طرحتها مجدداً قمة الرياض فى مارس الماضى.
* أكد الرئيس الأمريكى جورج بوش وكوندوليزا رايس وزيرة الخارجية الأمريكية أن السياسة الأمريكية تركز على قيام دولة فلسطينية خلال ولاية بوش.
* أكد فرانك والت شتنماير وزير خارجية ألمانيا دعم وتأييد الاتحاد الأوروبى للمبادرة العربية حيث قد حان الوقت لتحقيق الاستقرار فى الشرق الأوسط، وأن الاتحاد يعمل على تهيئة الأجواء المناسبة لتحقيق تسوية يقبل بها الجانبان فتحقق للفلسطينيين دولة مستقلة وتضمن الأمن للإسرائيليين.
* بعث أحمد أبو الغيط وزير الخارجية برسائل إلى وزراء خارجية الرباعية الدولية وسكرتير عام الأمم المتحدة تضمنت نتائج المباحثات التى جرت فى القاهرة مع تسيبى ليفنى وزير خارجية إسرائيل، وتأتى هذه الرسائل فى إطار التحركات المصرية المكثفة، وفى إطار خطة مصرية تهدف لاستئناف عملية السلام.
* يعتزم وزراء خارجية الاتحاد الأوروبى الالتقاء بتسيبى ليفنى وزيرة خارجية إسرائيل وذلك على هامش اجتماعهم الذى سيعقد فى يونيو الجارى ، وذلك فى إطار حرص الاتحاد على إجراء اتصالات متوازنة مع طرفى القضية.

إن الأمر يتطلب كسر الجمود فى عملية السلام:

- يجب على إسرائيل التعامل بجدية مع مبادرة السلام العربية التى تعتبر فرصة تاريخية لن تتكرر .
- يجب على مجموعة الاتصال العربية مخاطبة أطراف المجتمع الدولى لاقناعها بضرورة تسوية النزاع العربى الإسرائيلى وتحميل الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبى والأمم المتحدة مسئولياتها.
- يجب على الفلسطينيين وقف الاقتتال والبعد عن تحقيق المصالح الشخصية، وضرب المثل فى التضحية والفداء لتحرير الأرض وإقامة الدولة الفلسطينية الحرة الآمنة.

**عاصم السيد أحمد**



# وزارة الإستثمار
## الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

## شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أُنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التى تتادى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى اكثر من ٩٠٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٥/٢٠٠٦ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

### نشاط تداول الحاويات

ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢

الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .

- المعدات : ٧ونش رصيف عملاق .

٢ونش رصيف متحرك. ٦ونش ساحة عملاق (RTG)

٣٤ونش ساحة (R.S) ٤٧جرار موانئ بالمقطورة.

### نشاط تداول البضائع

- يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب.
- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

### الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢

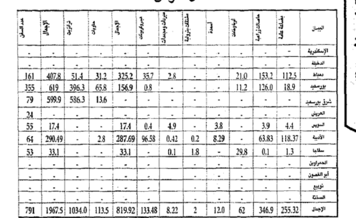
شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس

WEB: www.psccchc.com E-MAIL:info@psccchc.com

ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

# حركة الموانى المصرية
# خلال شهر مارس 2007

## بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
## خلال مارس 2007



| البيان | بضاعة عامة | حاصلات زراعية | أتربة وغلات | أسمدة | مشتقات بترولية | سيارات ومعدات | هيدروكربونات | الإجمالى | حاويات | ترانزيت | الإجمالى | عدد السفن |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| الإسكندرية | - | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - |
| الدخيلة | - | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - |
| دمياط | 112.5 | 153.2 | 21.0 | - | - | 2.8 | 35.7 | 325.2 | 31.2 | 51.4 | 407.8 | 161 |
| بورسعيد | 18.9 | 126.0 | 11.2 | - | - | - | 0.8 | 156.9 | 65.8 | 396.3 | 619 | 355 |
| شرق بورسعيد | - | - | - | - | - | - | - | - | 13.6 | 586.3 | 599.9 | 79 |
| العريش | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 24 |
| السويس | 4.4 | 3.9 | - | 3.8 | - | 4.9 | 0.4 | 17.4 | - | - | 17.4 | 55 |
| الأدبية | 118.37 | 63.83 | - | 8.29 | 0.2 | 0.42 | 96.58 | 287.69 | 2.8 | - | 290.49 | 64 |
| سفاجا | 1.3 | 0.1 | 29.8 | - | 1.8 | 0.1 | - | 33.1 | - | - | 33.1 | 53 |
| الحمراوين | - | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - |
| أبو الغصون | - | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - |
| نويبع | - | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - |
| السخنة | - | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - |
| الإجمالى | 255.32 | 346.9 | 62 | 12.0 | 2 | 8.22 | 133.48 | 819.92 | 113.5 | 1034.0 | 1967.5 | 791 |

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

## بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
## خلال مارس 2007

| البيان | بضاعة عامة | حاصلات زراعية | أتربة وغلات | أسمدة | مشتقات بترولية | سيارات ومعدات | هيدروكربونات | الإجمالى | حاويات | ترانزيت | الإجمالى | عدد السفن |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| الإسكندرية | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - | - |
| الدخيلة | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - | - |
| دمياط | 72.3 | 8.2 | 95.7 | 23.9 | 6.3 | - | 208.6 | 415 | 13.6 | 9.3 | 437.9 | 161 |
| بورسعيد | 8.1 | 13.1 | 15.2 | - | - | - | - | 36.4 | 122.5 | 328.6 | 487.5 | 355 |
| شرق بورسعيد | - | - | - | - | | - | - | - | 92.9 | 566.5 | 659.4 | 79 |
| العريش | - | - | 72.6 | - | | - | - | 72.6 | - | - | 72.6 | 24 |
| السويس | 4.4 | 32.2 | 2.3 | 0.3 | - | 1.4 | - | 40.6 | 0.3 | - | 40.9 | 55 |
| الأدبية | 9.9 | - | 69.5 | 1.0 | | - | - | 80.4 | 12.7 | - | 92.1 | 64 |
| سفاجا | 3.5 | 5.9 | 83.2 | - | | 0.4 | - | 93 | - | - | 93 | 53 |
| الحمراوين | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - | - |
| أبو الغصون | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - | - |
| نويبع | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - | - |
| السخنة | - | - | - | - | | - | - | - | - | - | - | - |
| الإجمالى | 98.3 | 59.5 | 338.3 | 25.2 | 6.3 | 1.8 | 208.6 | 738 | 241.9 | 904.3 | 1884.2 | 791 |

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

## بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
## خلال مارس 2007

| ميناء | برسم البلد | | | ترانزيت | | | الإجمالى |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | وارد | صادر | إجمالى | وارد | صادر | إجمالى | |
| دمياط | 3290 | 2957 | 6247 | 6607 | 831 | 7438 | 13685 |
| بورسعيد(غرب) | 7656 | 13170 | 20826 | 40164 | 34129 | 74293 | 95119 |
| شرق بورسعيد | 1959 | 7680 | 9639 | 77220 | 73468 | 150688 | 160327 |
| السويس | 27 | 20 | 47 | 0 | 0 | 0 | 47 |
| الأدبية | 570 | 672 | 1242 | 0 | 0 | 0 | 1242 |
| الأجمالى | 13502 | 24499 | 38001 | 123991 | 108428 | 232419 | 270420 |

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006





وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤


مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

## أجندة إنترناشيونال

* تعقد بالقاهرة يومى 2و3 يونيو الجارى إجتماعات اللجنة العليا المشتركة المصرية التونسية برئاسة رئيسى وزراء البلدين وبحضور مجموعة من الوزراء ورجال الأعمال حيث يتم توقيع عددا من إتفاقيات التعاون بين مصر وتونس واستعراض الإتفاقيات القائمة بين البلدين وسبل تنفيذها.
* تقام الدورة الرابعة لأكبر تجمع سنوى لمصدرى الأثاث المصرى فى الفترة من 2 -6 يونيو الجارى بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات بمدينة نصر حيث يتم عرض أحدث ما تم عرضه فى فرنسا وإنجلترا والمانيا وايطاليا العام الجارى.
* قررت محكمة جنح سفاجا تأجيل نظر قضية محاكمة المتهمين في حادث غرق العبارة "السلام 98" إلى جلسة 3 يونيو الجارى ، وذلك للتأشير فى الجدول بالدعاوى المدنية والمذكرات فى الدفوع المبداه، وإعلان شهود الإثبات والنفى، وإستكمال المستندات والمذكرات المطلوبة.
* تستضيف المانيا بمدينة هيلنجدام من 6 إلى 8 يونيو الجارى إجتماعات قمة الدول الثمانى الصناعية التى سيكون من أهم محاورها تقديم الدعم الفنى والإنسانى والإقتصادى لأفريقيا، وستعمل انجيلا ميركل المستشارة الألمانية على إستمرار سياسة شطب الديون الأفريقية ومساعدة القارة على مواجهة تحديات الفقر والأمراض القاتلة .
* يقام معرض إنيتريور لايف ستيل باليابان فى الفترة من 6 إلى 8 يونيو الجارى، ويعتبر من أهم المعارض المتخصصة فى المفروشات المنزلية.
* حددت لجنة المسابقات بإتحاد الكرة المصرى مواعيد مباريات دور الثمانية لبطولة كأس مصر لكرة القدم حيث تقام يوم 7 يونيو الجارى مباراة الزمالك مع المنصورة باستاد القاهرة ، وتحدد يوم 8 موعدا لمباراة الأهلى وطلائع الجيش.
* تم تعديل جدول إمتحانات الثانونية العامة لتبدأ يوم 9 يونيو الجارى وتنتهى 4 يوليو بدلاً من 2 يوليو وذلك نظرا لإجراء إنتخابات مجلس الشورى يوم 11 يونيو والإعادة يوم 18 ، وتبدأ كنترولات تصحيح الإمتحانات يوم 10 يوليو.
* قررت محكمة أمن الدولة العليا "طوارئ" تأجيل قضية التخابر لمصلحة دولة إسرائيل ومد عناصر الموساد بمعلومات سرية تتعلق بالمفاعل النووى فى انشاص، المتهم فيها المهندس المصرى محمد سيد صابر إلى يوم 9 يونيو الجارى.
* تجرى الانتخابات البرلمانية الفرنسية يومى 10 و 17 يونيو الجارى، ومن المتوقع فوز حزب الاتحاد من أجل شعبية اليمين الحاكم بالأغلبية المطلقة.
* أصدر الرئيس محمد حسنى مبارك قراراً جمهورياً بتحديد موعد إنتخابات أعضاء مجلس الشورى يوم 11 يونيو الجارى، على أن تجرى إنتخابات الإعادة يوم 18 من نفس الشهر.
* يقام المعرض والمؤتمر الدولى الرابع عشر للبناء والتشييد بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات تحت رعاية رئيس مجلس الوزراء ووزراء المالية والتجارة والصناعة والاسكان والسياحة، ومن المتوقع اشتراك 1150 شركة عارضة من 43 دولة.
* يجتمع وزراء الاقتصاد العرب ونظرائهم من دول أمريكا اللاتينية بالعاصمة المغربية الرباط يومى 23 و 24 يونيو الجارى، وذلك بهدف تعزيز المبادلات التجارية، وتشجيع الاستثمارات على الصعيد الإقليمى وتنمية الموارد البشرية، وتقرير الربط الجوى والبحرى بين المنطقتين.
* يعتزم حزب العمال الحاكم فى بريطانيا يوم 24 يونيو الجارى الاعلان عن قائده الجديد خلفاً لتونى بلير الذى سيستقيل من منصبه كرئيس للحزب يوم 27 من نفس الشهر.
* يتم افتتاح مشروع ازدواج الطريق الصحراوى الغربى الذى تصل تكلفته إلى 225 مليون جنيه فى نهاية يونيو الجارى.
* يتم فى نهاية شهر يونيو الجارى توفيق المواصفات القياسية الصناعية المصرية مع المواصفات القياسية الصناعية الأوروبية، وذلك بالتعاون مع هيئة المواصفات والجودة المصرية.

## بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
## خلال شهر مارس 2007

| البيـان | الإسكندرية | الغردقة | نويبع | بورسعيد | سفاجا | شرم الشيخ | السويس | الإجمالى |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| وصول | 0 | 9562 | 0 | 1068 | 17427 | 11035 | 4793 | 43885 |
| مغادرة | 0 | 15470 | 0 | 1046 | 21636 | 10502 | 2226 | 50880 |
| الإجمالى | 0 | 25032 | 0 | 2114 | 39063 | 21537 | 7019 | 94765 |

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

## عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
## خلال مارس 2007

| البيـان | الأسكندرية | الدخيلة | دمياط | بورسعيد(غرب) | شرق بورسعيد | العريش | السويس | الأدبية | السخنة | الغردقة | سفاجا | الحمراوين | أبو غصون | شرم الشيخ | نويبع | الإجمالى |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| سفن بضائع عامة | 0 | 0 | 73 | 64 | 4 | 24 | 26 | 28 | 0 | 21 | 13 | 0 | 0 | 27 | 0 | 280 |
| سفن صب جاف | 0 | 0 | 16 | 3 | 0 | 0 | 4 | 5 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 |
| سفن صب سائل | 0 | 0 | 15 | 3 | 0 | 0 | 1 | 27 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 |
| حاويات | 0 | 0 | 54 | 81 | 75 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 216 |
| سفن ركاب وسياحة | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 19 | 4 | 0 | 25 | 34 | 0 | 0 | 39 | 0 | 129 |
| أخرى | 0 | 0 | 3 | 196 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 201 |
| إجمالى عام | 0 | 0 | 161 | 355 | 79 | 24 | 55 | 64 | 0 | 48 | 53 | 0 | 0 | 66 | 0 | 905 |

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

than Greenfield BOTs or concessions requiring major upfront expenditures; these can exceed thirty years. Similarly, the transfer of existing sector assets ( examples are: distribution networks, bridges...etc) of charge at the time of the award reduces the relative size of the new invetments as well as provision of a free cash flow for financing these investments, allowing a shorter payback period and thus a shorter contract period.

9. Matching the contract term to the amortization of investment is not essential, however. The government generally reserves the right to terminate the contract before the end of its normal term. In this case, amortization of investment is necessary to reserve the rights of the investor and provide for an acceptable mark-up profit. In addition, infrastructure services require continuous investment that cannot be predicted decades in advance. At the same time investments would almost be made towards the end of the concession or contract that cannot be reasonably amortized before its expiration. Moreover, the true value of the business is in no way limited to the value of the unamortized assets built by the concessionaire. It also include intangible assets, know-how, reputation, and billing and collections systems.

10. Schemes should thus be designed with proper incentives for maintenance of the facilities and for valuation of assets that have not been fully amortized. For example, a payment might be made by the public entity to the private concessionaire on the basis of an evaluation by independent experts. Another option would be to stipulate that the concessions awarded will be rebid periodically. The Argentines have done that in the power sector, which has a concession for 95 years and it is re-bid after the first 15 years and every 10 years thereafter. If the incumbent bids the highest price, it retains the concession. If it doesn't, the highest bidder pays the amount of its bid to the incumbent, not to the public authority. In this way, assets that are not fully amortized are valued by the market, not at the discretion of the state or a regulator.

11. In monopolistic sectors, even BOOs and full divestiture do not imply permanence. The private company does have indefinite ownership rights to the assets. However, to be allowed to provide the service, it typically also needs an operating license, which the government can withdraw, revoke, or not renew. In England and Wales, for example, the privatized water utilities have a license in perpetuity, but the government can terminate these licenses after 25 years with 10 years notice. In addition licenses can be revoked at any time for non-compliance. The difference between a traditional fixed term concession and an indefinite divestiture thus may not be as big as it seems.

Logistics and Supply Chain

## Investments by who

12. Regional and local sponsors have become more active in developing countries. Four of the top ten electricity sponsors in 2001/2003 were companies from developing economies. The emergence of regional and local sponsors reflects in part the withdrawal of global sponsors from developing countries. Actively looking for new investments until 2001, many global sponsors have since become less interested in, or less able to pursue, infrastructure projects in developing countries. And some have sought to improve their financial position by selling non-strategic or under-performing assets. Among the more visible examples are bankrupted Enron and Mirant, which have been actively selling their assets. Similarly, AES Corporation disposed of assets in Bangladesh, Georgia, and Tanzania and discontinued operations in Colombia, the Dominican Republic, and Hondoras. In their few acquisitions in the past few years global sponsors have been selective, focusing on large developing economies with strong growth in electricity demand, such as Brasil, China, Mexico, and Thialand. The same applies to other infrastructure development project outside the power field.

## Is PPP a tool or objective?

13. The facility to enter the market and to exit from it at will is the key to sound country economic base and it should apply equally to private and public undertakings. In any event, for PPP project to have the intended effect of efficiency and economy, the activity must take place within and effective competitive legal framework which must also apply to both public and private undertakings. Many of the international institutions and bilateral funding agencies have been pushing the concept of privatization in the developing countries to the extent that some state officials consider privatization is a goal in itself rather than a tool to achieve efficiency and cost effectiveness in production and services. With the constraints facing many governments to privatize ventures, some of the found that PPP project methodology would relief them from some bureaucratic steps and went ahead with it. However, the same applies for PPP projects and it should be a tool to achieve excellence rather than and objective to satisfy international institutions.

14. Port Privatization actions taken in developing countries falls short of the ideal definition of privatization for many reasons: (a) ports are points of entry into a country and port authorities must bear the responsibility for preventing security breaches. This applies equally to both developed and developing countries and almost all countries are reluctant to surrender absolute control of the ports to private companies. In the US ports for public use are owned by the state or local authorities and private ports are operated by industrial undertakings only to serve their specific industrial activities; (b) ports are so important to the economy that one cannot shut down the ports, like any other business venture, if for instance; they are broke; (c) in some developing countries there is insufficient scope for developing a competitive market in port operations and services; (d) privatization in developing countries is still perceived with some suspicion since it often results in key projects and economic sectors with monopoly features such as ports passing into the hands of foreign nationals because of the massive amounts of capital required to build a modern container terminal for intercontinental shipping, which sometimes only foreign companies and banks have the resources to do so; and (e) privatization inevitably would result in some lay-offs of labor.

15. PPP is a way-out of most of the difficulties mentioned above. The government can still keep the asset under its ownership with the security and the controls required at the entry points. PPP projects would be looked at with less suspicion since it would involve national as well as foreign partners including the government itself . What is mentioned above for ports apply equally to other infrastructure projects as highways, airports, as well as utilities.

16. From the above it is clear that privatization and ppp projects are tools and not an objective. There are a number of compelling reasons for the governments to push for private sector participation. Among them are: (a) it reduces the size of the public sector and relieves the taxpayers from the burden of maintaining its inefficiencies; (b) it improves the efficiency and enhances economic growth by freeing the PPP activity from political and bureaucratic control and subjecting it to competitive market forces; (c) it offers and opportunity to raise needed capital funds from private sectors, freeing the government funds to be directed to other needy sectors such as the social sector and education, which is necessary to sustain economic growth; (d) appropriately structured PPP schemes can offer opportunities to management and work force to acquire a stake in the PPP companies; (e) if floated in the local capital markets, PPP schemes can boost the prestige and confidence in the local stock exchange; (f) it relieves the government from managing labor unions with all its conflicting objectives; and (g) enables the government to concentrate on policy making and carry out tasks whose nature and function cannot be subjected to private sector participation.

To Be Continued



# Public-Private-Partnership In Infrastructure Projects

*Part 1*

DR. ISMAIL MOBAREK

## Introduction

1. Recent years have seen fundamental shift about the role of the public sector in supporting local economic growth and in providing the medium for equitable distribution of goods and services. From the end of World War II until the late 70s, many governments and many politicians assumed that the state should play a central role in economic activities. Many governments established publicly owned enterprises in an effort to spur growth, expand employment, improve income distribution, and provide goods and services to the poor. Some countries even nationalized key industries and heavily regulated the remaining private sector firms. Gradually a new consensus emerged that private firms in competitive markets were not only more efficient than government firms in providing goods and services but, collectively, were also more effective at supporting economic growth and raising living standards. Encouraged by advocates of this new thinking, many governments announced plans to divest state firms where possible and to restructure those that remain in public hands in order to be more responsive to market forces. From this moment on Public-Private-Partnership (PPP) emerged as a worthy tool in supporting advocates of the new trend and partially satisfy adversaries.

## Definition

2. The term PPP describes a spectrum of possible relationships between public and private actors for the cooperative provision of infrastructure services. The only essential ingredient is some degree of private participation in the delivery of traditionally public-domain services. Private actors may include private businesses, as well as non-governmental organizations (NGOs) and community-based organizations (CBOs).

3. Through PPPs, the advantages of the private sector-innovations, access to finance, knowledge of up to date technologies, managerial efficiency, and entrepreneurial spirit are combined with the social responsibility, environmental awareness, and local knowledge of the public sector in an effort to solve problems. However, it is important to bear in mind that private involvement does not provide an automatic solution to infrastructure problems.

4. The need for private sector involvement in infrastructure development is indisputable and it has been proven beyond doubt that it could assist in delivering the required benefits in infrastructure projects.

## Options for Private Sector Partnership

5. The option of divesture in not included in this presentation as it would eliminate the partnership part. The main options for PPP involvement in projects are: management contracts, lease, and concession BOT, BOO/BOOT. Kumar & Prasad ( PPP in urban infrastructure, Feb. 2004) summarized the options for private sector participation in ppp projects in tables 1, 2 and 3 as presented below:

**Table 1: Option comparison on the basis of parameters including ownership, operations accountability, investment, commercial risk bearing, and period of contracts.**

| Option | Asset Ownership | O&M | CapitalInvestment | Commercial Risk | Duration |
|---|---|---|---|---|---|
| Management Contract | Public | Private | Public | Public | 3-5 years |
| Lease | Public | Private | Public | Shared | 8-15 years |
| Concession BOT | Public | Private | Private | Private | 25-30 years |
| BOOT/BOO | Private/public | Private | Private | Private | 20-30 years |

**Table 2: Options comparison of objectives:**

| Option Objective | Technical Expertise | Managing Expertise | Operating Efficiency | Invest: in Bulk | Invest: in :Distri |
|---|---|---|---|---|---|
| Service Contract | Yes | No | No | No | No |
| Management Contract | Yes | Yes | Some | No | No |
| Lease | Yes | Yes | Some | No | No |
| Concession/BOT | Yes | Some | Some | Yes | No |
| BOOT/BOO | Yes | Yes | Yes | Yes | Yes |

**Table 3: Sustainability requirement for the various options:**

| Requirement Option | Political Commitment | Cost-coverring Tariffs | Regulatory Framework | Good Information |
|---|---|---|---|---|
| Service Contract | Low | Low | Low | Low |
| Management Contract | Moderate | Moderate | Moderate | Low |
| Lease | Moderate | High | High | High |
| BOT Concession | Moderate | High | High | High |
| BOOT/BOO | High | High | High | High |

## Legal Ownership

6. The legal status of assets built and financed by the private operator may vary. Under the traditional concessions, for example, the state owns these assets from the moment they are built, but the private operator retains full control over them until the end of the concession period. In other cases, including many BOT or ROT (Rehabilitate, Operate and Transfer) schemes and even some concessions, the legal ownership of assets built and financed by the private sector will remain private until their transfer to the state at the end of the concession term. Under the BOO contracts and divestiture schemes, these assets remain private. Private ownership gives investors more protection and facilitate financing of concessions by making these assets available as collateral.

8. The contracts' duration tends to reflect the number of years investors need to recoup their investment with some reasonable profit. Assets may return to the government after the concession period free of charge or for a nominal amount. Lease and operate contracts, under which the public authority remains responsible for financing most investments, are shorter (ten to fifteen years)

processes far from equilibrium and dissipative dynamics in the sense of I. Prigogine
(fig.31), it seems likely that many methods used in the control of deterministic chaos [2]
could be refined and used in conjunction with nanotechnology to repair damages caused
by aging and thus slowing and in the theoretical limit even eliminating the aging
processes.[3, 4, 5].
To that end, we give a convenient illustrated summary to relativity, classical and quantum
mechanics as well as deterministic chaos and nanotechnology in the captions of fig. 1-39.

## 2. From Einstein to Nanotechnology

Time travel is not only a theme in science fiction (figure 27] but may be also given a
scientific foundation based in EinsteinÕs general theory of relativity (see fig. 3) as
demonstrated by GšdelÕs solution of these equations (fig 26).
In the present informal paper, we look at a more realistic possibilities of slowing or even
reversing the arrow of time (fig. 29) with the aim of slowing the aging processes by
utilizing advanced methods in nanotechnology (fig. 13-19) as applied to biochemical
processes [3-5].

## 3. Reversing the arrow of time

While the equations of classical and quantum mechanics (fig. 7-11) do not distinguish a
time direction, thermodynamics as well as chemical reactions are bound to a direction
(fig.29-31). This is what Eddington called the arrow of time (fig. 30).
More precisely this means that the entropy of a conservative system never decreases. This
entropy as defined by L. Boltzman is a measure of disorder (fig. 30). Thus following
classical thermodynamics, entropy could only increase and the universe as a whole is
heading towards what was termed as the heat death. The fact that life starts all over again
everywhere was not taken seriously as counter argument. All that changed however with
the discovery of oscillating chemical reactions and similar classically forbidden processes
such as the Benard cells and the Belousov-Zhabotinsky reaction (see fig, 31)
In addition, the fractal spacetime picture of the universe advanced by E-Infinity theory
(fig. 20, 21) made na•ve statements about entropy and conservation less compelling
reasons to resign to the old dogmas. Consequently non linear dynamics (8, 22, 23) in
conjunction with nano (fig. 4, 5, 15, 18, 19, 32, 33) and biotechnology may open the door
to undreamed of possibilities toward a science for slowing the aging process.

## 4. The arrow of time and quantum mechanics

Quantum mechanics occupies a peculiar situation in the controversy concerning the
arrow of time. On the one had, it is clear that Schršdinger (fig. 2) and DiracÕs equations
are time symmetric. However, the wave collapse is not. We know that the equations of
quantum mechanics do not predict this wave collapse. However, wave collapse and wave
particle duality is part and parcel of quantum theory and hence the contradiction. (fig. 20,
21)
It is fair to say that E-Infinity theory [6] solves this contradiction as well as the two-slit
experiment in a way reinforcing the role of deterministic chaos as the bridge between
classical and quantum mechanics (fig. 20, 21)

Conclusion

In a sense the time arrow could be reversed. Spontaneous self-organization in chemical
and complex systems demonstrates this phenomenon which was in essence predicted in
SchršdingerÕs marvelous book ÒWhat is Life?Ó In this sense as in the film ÒThe strange
voyageÓ (fig.18), nanotechnology in conjunction with the methods of nonlinear dynamics
and chaos control could be used to slow the aging process.

## References


[1] E. Schršdinger. What is life? Cambridge (1944)
[2] M. S. Elnaschie, O. E. Rossler and I. Prigogine. Quantum Mechanics, Diffusion and
Chaotic Fractals. Pergamon-Elsevier. ISBN 0080420273-Oxford (1995).
[3] M. S. Elnaschie. Nanotechnology and the political economy of the developing world.
International ÒPeriodical international Economic MagazineÓ published in Egypt and
England. Tel. Cairo + 20122586455
[4] M. S. Elnaschie. Nanotechnology for the developing world. C, S & F 30 (2006)
pp.769-77
[5] M. S. Elnaschie. The political economy of nanotechnology and the developing world.
C, S & F. pp 41-50, vol. 1, January (2007)
[6] M. S. Elnaschie. A review of applications and results of E-Infinity theory. Int. J N. S
& Numerical Simulation 8(1), 11-20, (2007.

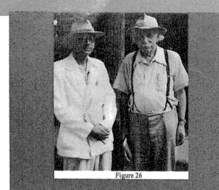


Figure 26




Figure 27

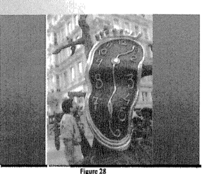
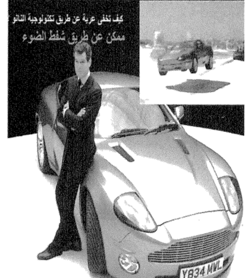


Figure 28

الشاب فى فيينا يتعجب وهو ينظر الى ساعة من تصميم الفنان السريالى سلفادور دالى الزمن اعجب من السريالية




Figure 29



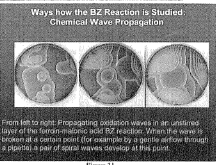




Figure 31

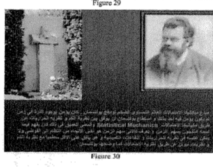



Figure 30

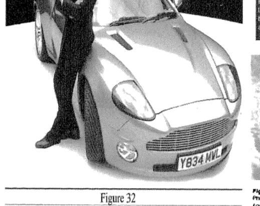


Figure 32

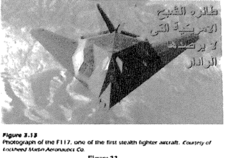
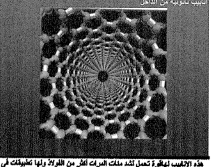
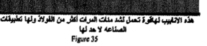



*Figure 3.13*
Photograph of the F117, one of the first stealth fighter aircraft. *Courtesy of Lockheed Martin Aeronautics Co.*

Figure 33

Figure 34



هذه الانابيب لهافورة تحمل لشد مئات المرات أكثر من الفولاذ ولها تطبيقات فى الصناعه لا حد لها

Figure 35



تطبيقات الفولارين فى الصناعة يعتبر ثورة ضخمة فى التكنولوجيا

Figure 36

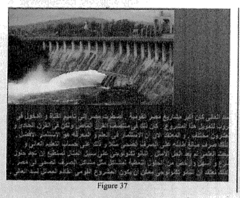


Figure 37

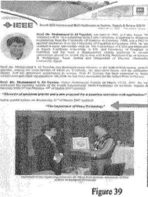



Figure 39

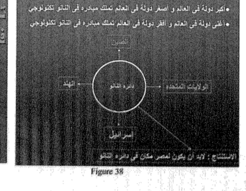



Figure 38

ICSUF 97 CAIRO Egypt

Chaos and Fractals
in Nano and Quantum Technology

A modern laser lab as used today to test quantum mechanical predictions.

اول محاضره للنشائى
عن النانو فى مؤتمر
سنة ١٩٩٧ فى
جامعة القاهرة أى
ثلاثة سنوات قبل
المبادرة الامريكية و
ست سنوات قبل
المبادره الاسرائلية و
ثمانى سنوات قبل
المبادرة السعودية

Figure 16

ميكانيكا الكم
Quantum Mechanics

تطبيقات ميكانيكا الكم
Quantum Technology

Atomic Energy
الطاقة الذرية

Nanotechnology
تكنولوجيا النانو
(Mesoscopic Systems)

Figure 17

الفيلم الأمريكي (الرحلة العجيبة)

Figure 18

الأهرام

صمام قلب بشرى من الخلايا الجذعية

العالم المصرى الدكتور
مجدى يعقوب كان فى
مصر مؤخرا و تكلم فى
هذا الموضوع والذى
لم يكن واضح للعامه
هو ان هذا العلم هو
جزء من المعنى الكبير
لتطبيقات تقنية النانو

Figure 19

John Nash has shown that any manifold could be treated as a subspace of Euclidean space. Euclidean embedding theorem of Nash says D = n/2 (3n + 11). In fractal land anything is possible including going around the tree both sides simultaneously.

Figure 20

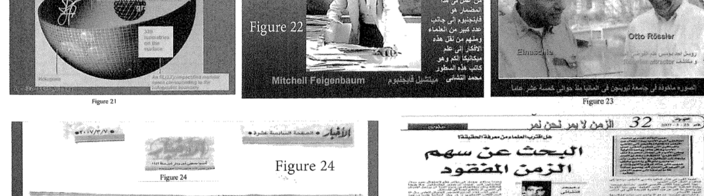



Figure 21

Figure 22

Figure 23




Figure 24

Figure 24

Figure 25

بداية الميكانيكا الكلاسيكية وقصة كفاح جاليليو ضد تعاليم الكنيسة و تصادمه معها فى ذلك الوقت معروفه

Galileo جاليليو

Figure 7

Figure 8

موسس الميكانيكا الكلاسيكية الحديثة

Isaac Newton إسحاق نيوتن

Figure 9

علم ميكانيكا الكم ،
ومكتشف مبدأ عدم الدقه
Heisenberg
uncertainty principle
وهى تعنى إذا عرفت السرعة فلا يمكن معرفة المكان بدقه تامه و إذا عرفت المكان لا يمكن معرفة السرعه بدقه تامه

W. Heisenberg

Figure 10

## *Angular* Momentum

In a *rotating* system the physics is similar. If a body is set in *rotational* motion in a closed orbit without friction, it will continue undiminished with **constant angular momentum** *until* acted on by an external torque. The magnitude is simply given by the product of the body's mass, its speed and the radius of the orbit.

$L = m v r$ (angular momentum)

where m is the mass and v the speed around the orbit.

constant angular momentum (no torque)

In Bohr's model, if an electron is excited from its initial energy state, it can only "jump" to an orbit where its angular momentum will change – increase or decrease – by some whole number times h/2π.

THIS IS THE CENTRAL PREMISE OF MY SCHEME . . . THE QUANTIZATION OF THE ELECTRON ORBITS IN THE ATOM IN UNITS OF PLANCK'S CONSTANT.

نيلز بوهر

موسس نظرية الكم مع هايزنبرج

Figure 11

RICHARD FEYNMAN
PHYSICIST
usa 37

ريتشارد فاينمان الحائز على جائزه نوبل فى الطبيعة النظرية هو اول من فكر فى تقنية النانو

Figure 12

NANTECHNOLOGY'S BID FOR RESPECTABILITY IS COLORED BY THE WORLDS ASSOCIATION WITH A CABAL OF FUTURISTS WHO FORESEE NANO AS A PATHWAY TO UTOPIA

A few $10^{-9}$ MILESTONES

- 1959 Richard Feynman gives his famed talk "There's Plenty of Room at the Bottom" on the prospects for miniaturization.
- 1981 Gerd Binnig and Heinrich Rohrer create the scanning tunneling microscope which can image individual atoms.
- 1985 K. Eric Dexler publishes *Engines of Creation*, a futuristic book that popularizes nanotechnology.
- 1989 Donald M. Eigler of IBM writes the letters of his company's name using individual xenon atoms.
- 1986 Robert Curl, Jr., Harold W. Kroto and Richard E. Smalley discover bucky balls which measure about a nanometer in diameter.
- 1991 Sumo Lijma of NEC in Tsukuba, Japan, discovers carbon nanotubes.
- 2000 The Clinton administration announces the National Nanotechnology initiative, which provides a big boost in funding and gives the field greater visibility.

Figure 13

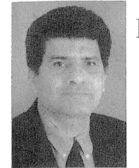
«النانوتكنولوجى» تعالج الأمراض المستعصية وتتنبأ بها .. وتحيل التراب إلى ذهب

السيناتورة هيلارى كلينتون تستخدم مستقبل النانو كجزء من حملتها الانتخابية لرئاسة الولايات المتحدة الامريكية




Figure 14

# Can Nanotechnology slow the Aging process by interfering with the Arrow of Time




## M. S. Elnaschie

Distinguished Fellow of the Frankfurt Institute for the
Advancement of Fundamental Science
University of Frankfurt, Frankfurt, Germany
and
Department of Physics,
Alexandria University, Alexandria, Egypt



## Abstract

The paper explores tentative possibilities for slowing the aging processes by linking the arrow of time to nonlinear dynamics and Nanotechnology. The exposition is highly illustrated in such a way as to enhance understanding by reading the captions of the figures.


## 1. What is Life?

Like in stem cell research, nanotechnology can interfere in various ways with the
biochemical processes on the cellular and molecular levels. Since aging could be likened
in the spirit of SchršdingerÕs ÒWhat is Life?Ó(see Ref.1and fig. 1, 2) to incremental but
steady change from order to disorder, it follows then that chaos control methods could at
least slow down the aging processes. Extending our understanding of Boltzmanian
entropy and AddingtonÕs arrow of time to encompass chemical and thermodynamical

**FIGURE CAPTIONS**

What is Life? with Mind and Matter and Autobiographical Sketches
ERWIN SCHRÖDINGER
Canto

ما هى الحياة ؟
الف هذا الكتاب عالم
الطبيعة الحائز على جائزة
نوبل لاكتشافه معادلة
الموجات الكمية المعروفه
باسمه أروين شرودينجر
بناء على مجموعة من
المحاضرات القاها فى
ايرلندا دبلن عام ١٩٤٣
وعلى على الرغم من ان
شرودينجر ليس عالم أحياء
الا ان هذا الكتاب اهم ما
كتب فى هذا الموضوع

Figure 1

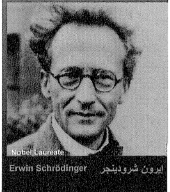
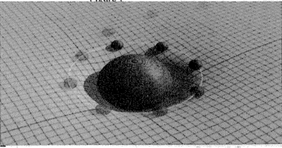



Figure 2



الحقل هو مفرش مثبت عند جميع أطرافه مصنوع من المطاط . عندما تضع فى وسطه كره ثقيلة فإن الكور الصغيره تنجذب بسبب التكور و لكن إذا كانت الكور تلف حول هذه الكوره بسرعه فأن قوه الطرد المركزى تتعادل مع قوه الجذب الناتجه من تكور زمان المكان أو الحقل و بذلك تنشاء حركات كونية مثل حركه الارض حول الشمس و الكواكب الاخرى

Figure 3

IT = Information technology is a subdivision of nanotechnology

كلينتون و قبله رينتشارد فاينمان قالوا ان من
الممكن فى المستقبل تخزين جميع المعلومات
الموجودة فى مكتبة الكونجرس فى واشنطن
على رأس دبوس. وهذه النقطه تكفى لتوضيح
اهمية النانو تكنولوجى للادارة بجميع فروعها

Figure 4




جلفير فى بلاد الاقزام يبدوا عملاقا و لكن هو نفسة فى بلاد العمالقه يبدوا قزما

Figure 5

RADIAZIONI BX DISTRUZIONE UOMO

Nano Tubes

Figure 6




## منتدى الاستثمار العربى الخامس

يعقد منتدى الاستثمار العربى الخامس بالقاهرة فى ديسمبر القادم حيث سيتم مناقشة عدداً من القضايا الاقتصادية المهمة وعلى رأسها زيادة التعاون بين الشركات العربية، وغزو الأسواق الدولية خاصة الآسيوية، وإقامة استثمارات مشتركة مع بعض شركات جنوب شرق آسيا.

## تنشيط قطاعى النقل والسياحة

تقوم جمعية الأعمال المصرية الإسكندنافية بإعداد ورقتى عمل فى قطاعى النقل والسياحة تتضمن الأولى طرح الإمكانيات الحقيقية لمصر فى قطاع النقل البحرى والنهرى والبرى ، والثانية خاصة بتنشيط سياحة الإقامة من الدول الإسكندنافية، وقد صرح المهندس أنس ساويرس رئيس الجمعية بأن هناك اتصالات تجرى مع الشركات الإسكندنافية ذات الخبرة فى هذه المجالات لتقديم عروضها وبالتالى الاستفادة من خبراتها ، وأشار ساويرس إلى أن النقل النهرى لم يستخدم بعد بالشكل المناسب فى مصر رغم وجود شريان يمتد من أقصى الجنوب إلى شمال مصر ويسمح عرضه وعمقه بالملاحة على طول مجراه .

## تعداد السكان على خرائط جغرافية

يتم بالجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء وضع بيانات التعداد العام للسكان والإسكان والمنشئات لعام 2006 على خرائط جغرافية، وذلك بغرض الوصول إلى أطلس جغرافى للتعداد، بجانب توفير خرائط على مستوى الجمهورية والمحافظات والأقسام والمدن الجديدة. وقد صرح اللواء أبو بكر الجندى رئيس الجهاز بأن هذا النظام يساعد على ضمان شمول العمل الميدانى، وعدم سقوط أى منطقة من التعداد مما يساعد صانعى القرار فى التخطيط للإسكان وخدمات الرعاية الصحية ووسائل النقل، وبالتالى المساهمة فى رفع مستوى معيشة أفراد المجتمع.

## الإفراج عن السلع فى ساعات



أدى تشكيل اللجان الموحدة بين فروع هيئة الرقابة على الصادرات والواردات ومصلحة الجمارك إلى الإفراج عن السلع المستوفاة للشروط فى مدد زمنية لا تتجاوز ساعات محدودة، وقد صرح اللواء محمد البنا رئيس الهيئة بأنه يتم الإفراج عن 70% من السلع التى يتم تحليلها فى مدة تتراوح بين 24 ساعة و4 أيام فقط بدلاً من سبعة أيام، وقد بلغ عدد الرسائل التى تم قبولها ودخولها للسوق المصرية فى الربع الأول من العام الجارى حوالى 10 آلاف رسالة.

## الاستفادة بخبرات الأكاديمية

يتم حالياً تنفيذ عدد من المشروعات التأهيلية فى كل من سوريا والسعودية والسودان عن طريق الاستفادة بخبرات الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لإمكان رفع كفاءة الموانى العربية، ودعم مقدرتها على المنافسة العالمية، وقد صرح الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية بأن تطوير الخدمات البحرية يساعد دول المنطقة العربية على الحصول على حصتها المناسبة من حركة التجارة العالمية، وحسن استغلال موقعها الجغرافى المتميز، ولذا تقوم الأكاديمية بدورها للمساندة فى تفعيل التعاون الاقتصادى العربى المشترك.

## مؤسسة جاك شيراك

كلف جاك شيراك الرئيس السابق لفرنسا أحد كبار الدبلوماسيين المقربين منه بتشكيل فريق العمل الذى سيعمل بالمؤسسة التى ستحمل إسمه والتى من المقرر أن تواصل سياساته فى عدة مجالات من أهمها السلام والبيئة والتنمية فى أفريقيا، وستعتبر هذه المؤسسة مدينة القاهرة محطة دولية رئيسية فى تحركها من أجل التنمية فى أفريقيا، والسلام فى الشرق الأوسط، والحفاظ على البيئة، كما أن العلاقات الشخصية المتميزة بين الرئيس حسنى مبارك وشيراك ستلعب دوراً مهماً فى هذا الاتجاه.

## مشروعات برنامج النيل الشرقى

إنعقد المجلس الوزارى الثالث والعشرين لدول النيل الشرقى - مصر والسودان وأثيوبيا بالقاهرة حيث تم بحث التقدم فى مشروعات برنامج النيل الشرقى السابع لمبادرة حوض النيل الذى يشمل مشروعات التنبؤ بالفيضان، وحماية التربة من الإنجراف، وتبادل الطاقة بين الدول، وإنشاء النموذج التخطيطى الإقليمى والمشروعات متعددة الأغراض وغيرها من مشروعات التعاون التى تلبى إحتياجات الدول الثلاث فى إطار المشروعات التى تتبناها مبادرة حوض النيل.

## المنتدى الاقتصادى العالمى

يعقد المنتدى الاقتصادى العالمى مؤتمره السنوى حول الشرق الأوسط لعام 2008 فى مدينة شرم الشيخ للمرة الثانية بعد استضافت مصر فعاليات مؤتمر 2006 الذى حضره 2000 من رؤساء وممثلى الحكومات ورجال الأعمال بنجاح، وقد صرح رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة بأن اختيار المنتدى لمصر يؤكد إقتناع المجتمع الدولى بالإصلاحات السياسية والاقتصادية المصرية والاعتراف بدورها الإقليمى فى مواجهة التحديات التى تواجه المنطقة.




## أرباح شركة بوينج

زاد صافى أرباح شركة بوينج خلال الربع الأول من العام الجارى بنسبة 27% حيث وصلت إلى 877 مليون دولار أمريكى وإرتفعت عائدات الشركة بمعدل 8% لتبلغ 15.4 مليار دولار، والأرباح من العمليات بنسبة 36% إلى 1.3 مليار دولار، وبذا حققت الشركة نمواً بنسبة 8.5% فى هامش العمليات.

## توسيع قاعدة مكاتب الحجز

تم توقيع مذكرة تفاهم بين البريد وشركة مصر للطيران لتوسيع قاعدة مكاتب الحجز بالشركة والوصول بها إلى جميع أنحاء الجمهورية للإستفادة من حجز تذاكر الطيران عن طريق هذه المكاتب، وقد إفتتح أحمد شفيق وزير الطيران المدنى والدكتو طارق كامل وزير الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات أول مركز دولى للحركة والتبادل الدولى للبريد بمطار القاهرة بإعتباره مركز تبادل محورى عالمى للإستفادة من الموقع الإستراتيجى لمصر.

## رحلات الأفريقية

بدأت الخطوط الأفريقية فى زيادة عدد رحلاتها إلى 5 رحلات إسبوعياً من القاهرة إلى طرابلس، وإلى 14 دولة أفريقية و6 دول أوروبية، وذلك نتيجة إزدياد السفر المباشر من القاهرة إلى دول غرب أفريقيا عن طريق طرابلس، وقد صرح عصام على وكيل الخطوط الأفريقية بمصر بأنه سيتم تطبيق أسعار تنشيطية للمسافرين من القاهرة

## مؤتمر أنظمة المعلومات والإتصالات

عقدت شركة إرنيك الأمريكية الرائدة فى مجال أنظمة المعلومات والإتصالات للمطارات وشركات الطيران لأول مرة مؤتمرها السنوى بالقاهرة حيث تم بحث أحدث السبل لدراسة إستخدامات وتطبيقات نظم التكنولوجيا الخاصة بالمطارات وإنشاء وتجهيز المطارات، وقد سبق أن حصلت هذه الشركة من مصر للطيران على عقد توريد وتركيب أنظمة الإتصالات وإجراءات الركاب وأنظمة البوابات الإلكترونية بتكلفة حوالى 22 مليون دولار، علاوة على حصولها أيضاً على عقد صيانة جميع الأجهزة الخاصة بالأنظمة الإلكترونية لمبنى الركاب رقم 3.

## تدعيم حركة السياحة

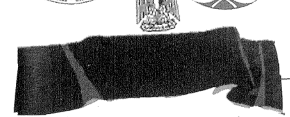
تقرر عن طريق شركة إكسبريس للطيران التابعة لشركة مصر للطيران تشغيل خطوط طيران داخلية منتظمة جديدة بين القاهرة وطابا ومرسى علم والوادى الجديد، وذلك لتدعيم حركة السياحة، ومن المتوقع بداية تشغيل هذه الخطوط خلال يونيو الجارى بعد بداية إكسبريس للنقل الداخلى

## الإنضمام إلى التحالفات الجوية

صرح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى بأن مطار القاهرة الدولى سيصبح مطاراً محورياً لدول الشرق الأوسط وأفريقيا، وأن مصر تقترب من الإنضمام إلى التحالفات الجوية الرئيسية لتمتد خدماتها إلى 950 محطة خارجية، وأشار الوزير إلى أن الوزارة تعمل على جذب المستثمرين لإنشاء مطارات خاصة، كما أنه تمت إزالة جميع القيود لإنشاء شركات الطيران الخاصة بعد إلغاء بند سداد 250 مليون جنيه والإكتفاء بالحصول على ترخيص من هيئة الإستثمار.

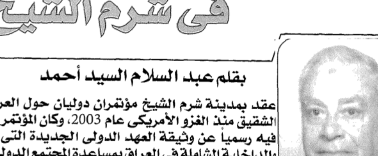
## برامج سياحية مع السعودية

إتفقت شركة مصر للطيران للسياحة على تنظيم برامج سياحية لمدة 6 أيام من خلال رحلات تربط بين المملكة العربية السعودية وكل من القاهرة والإسكندرية وشرم الشيخ والغردقة، هذا بجانب توفير 85 ألف مقعد لرحلات الحج فى السفر و95 ألف فى العودة بمعدل 18 رحلة جوية يومياً من جدة و6 رحلات يومياً من المدينة.



# أضخم تجمع دولى

# فى شرم الشيخ



بقلم عبد السلام السيد أحمد

عقد بمدينة شرم الشيخ مؤتمران دوليان حول العراق يعتبران أضخم تجمع دولى بخصوص هذا البلد الشقيق منذ الغزو الأمريكى عام 2003، وكان المؤتمر الأول تحت مسمى "العهد الدولى للعراق"، وقد أعلن فيه رسميا عن وثيقة العهد الدولى الجديدة التى تحدد مجموعة واسعة من الإصلاحات الإقتصادية والداخلية الشاملة فى العراق بمساعدة المجتمع الدولى. وقد طرحت مصر فى هذا المؤتمر خطتها السياسية المتكاملة لإقرار الأوضاع الأمنية والسياسية والإقتصادية فى العراق خلال خمس سنوات، ورحبت بمبادرات وخطوات الحكومة العراقية التى تسعى للوصول إلى إستقرار البلاد ووقف نزيف الدم، وأدان جميع المشاركين فى مؤتمر الأعمال الارهابية التى تمارسها الجماعات والميليشيات المسلحة العرقية بمختلف إنتماءاتها الطائفية، وذلك بإعتبارها خطرا مشتركا يهدد العراق والمنطقة بأسرها، ويحتم التعاون لمكافحتة بعزم وحزم كاملين، وتعهدت الدول المشاركة على تقديم الدعم للعراق مقابل إلتزام الحكومة العراقية بالعمل على تحقيق المصالحة الوطنية.

أما المؤتمر الثانى فكان بعنوان "أمن وإستقرار العراق"، وقد تم فيه الإتفاق على دعم الحكومة العراقية المنتخبة، وتأييد جهودها لتعزيز الوحدة الوطنية وتوسيع لمشاركة السياسية بجانب تأكيد أهمية معالجة الطائفية وحل الميليشيات والمجموعات المسلحة ورفض كل صور الارهاب، والسيطرة على الحدود المشتركة. وقد شارك فى المؤتمران أكثر من 50 وزير خارجية على رأسهم وزراء خارجية دول الجوار والدول الخمس الدائمة العضوية فى مجلس الأمن والدول الثمانى الصناعية الكبرى، كما شارك أيضا العديد من المنظمات الإقليمية والدولية وعلى رأسها جامعة الدول العربية ومنظمة المؤتمر الإسلامى والإتحاد الأوروبى والأمم المتحدة.



جلسة إفتتاح مؤتمر شرم الشيخ

## كليمات ووجهات نظر

تخللت المؤتمرين أراء وإقتراحات ووجهات نظر ركز عليها الحضور كان من أهمها:

* أحمد أبو الغيط وزير خارجية مصر أكد على أن هناك رسالة واضحة لجميع القوى العراقية تفيد بأن أصدقاء العراق لا يتباهون بكثرتهم ولكن بالإلتفاف حوله وتأكيد مبدأ عدم التدخل فى شئونه الداخلية، وأن أى جهود إقليمية أو دولية لن تؤتى ثمارها دون إدراك دقيق للأولويات الملحة التى تواجه المجتمع العراقى، هذا بجانب إستعداد مصر الكامل لتحمل مسئوليتها فى دعم العراق وشعبه لإشاعة الأمن والإستقرار، والدعوة إلى التعجيل بيوم خروج القوات الأجنبية من العراق من خلال الإسراع بتطوير قوات الجيش والشرطة العراقيين.

* نورى المالكى رئيس الوزراء العراقى وصف المؤتمر بأنه ملتقى الإرادات الخيرة لدعم العراق وشعبه لتجاوز مرحلته الصعبة التى يمر بها، وقدم شكره وتقديره لجهود مصر والرئيس حسنى مبارك، وأكد على أن الديموقراطية أصبحت خياراً إستراتيجياً "لجميع طوائف الشعب العراقى"، ولابد من منع تسلل الجماعات الإرهابية إلى العراق وطالب الدول العربية والصديقة بإسقاط الديون المستحقة لهاعلى بلاده، وتعهده بنزع سلاح الميليشيات فى العراق.

* كوندولزا رايس وزير الخارجية الأمريكية أكدت حاجة العراق إلى الدعم الدولى والإقليمى الفاعل لإنهاض إقتصاده، ووصفت المؤتمر بأنه حدث تاريخى إلا أنه بداية لعملية ممتدة، وأن الوقت قد حان لكى تدعم كل الدول هذا الغرض بإجراءات جديدة، خاصة وأن المشاركين إتفقوا على أن من مصلحتهم جميعاً أن يكون العراق مستقراً آمناً.

* بان كى مون الأمين العام للأمم المتحدة أشار إلى أن وثيقة العهد الدولى تمثل خريطة طريق للسنوات الخمس المقبلة، وأن الدول المشاركة فى المؤتمر تعهدت بخفض ديون العراق بقيمة 30 مليار دولار، وقد حذر من الوضع المعقد فى الشرق الأوسط وخطورته

* عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية دعا إلى الإسراع إلى وقف نزيف الدم العراقى وإجراء مصالحة وطنية شاملة بتضافر الجهود لإطفاء لهيب العنف والإرهاب. وضرورة إحترام وحدة وسيادة وإستقلال العراق وهويته الإسلامية، وإيجاد حل أمنى سياسى متواز لأزمته، بجانب دعم الجامعة لمبادرة العهد الدولى ووقوفها إلى جانب العراق بكل طوائفه.

* الأمير سعود الفيصل وزير خارجية السعودية أكد بأن بلاده تقف على مسافة متساوية من جميع الأطراف فى العراق دون تمييز أو تفرقه بينهم على أساس الدين أو النوع أو العرق، وعدم التدخل فى الشئون الداخلية للعراق، وتحمل الجميع مسئولية أخلاقية من أجل إنتشال العراق من واقعه المرير ووضعه على طريق الإستقرار

*منو شهر متقى وزير خارجية إيران أشار إلى أن بلده تعتبر الإحتلال مصدراً رئيسياً لأزمة العراق وما ينتج عنها من أعمال إرهابية، ودعا الولايات المتحدة لتحمل مسئولياتها بإعتبارها قوة الإحتلال فى العراق، وعدم لوم الآخرين، ومطالبته بتأييد دولى وإقليمى لحكومة المالكى بإعتبارها الحكومة الشرعية ومنحها قدراً أكبر من السلطة بأسرع وقت ممكن.

## البيان الختامى

أعرب المشاركون فى إجتماع دول الجوار عن التقدير لمصر لإستضافتها هذا المؤتمر، وتشكيل مجموعة لمتابعة تنفيذ نتائجه وقد أكد الحضور على:

- سيادة ووحدة أراضى العراق وهويته العربية الإسلامية، وعدم جواز إنتهاك حدوده، والإلتزام بعدم التدخل فى شئونه.
- تأييد الجهود التى تبذلها حكومة العراق المنتخبة والبرلمانية لتحقيق أهداف شعب العراق حراً مستقلاً.
- إدانة الإرهاب بكل أشكاله فى العراق
- التعامل مع الطائفية ونزع سلاح وتفكيك جميع الميليشيات والجماعات المسلحة الغير قانونية
- تعزيز التعاون الأمنى والحد من أنهار الدم المتدفقة فى العراق.

## كلمة أخيرة

إننا نتمنى أن يكون مؤتمرى شرم الشيخ سبباً أساسياً لتهيئة الجو المناسب لوقف حرب الطوائف والمذاهب فى العراق، وإنهاء الغزو العسكرى الأمريكى دون فوضى وعنف، إلا أن ذلك يتطلب التعاون الجماعى تحت مظلة الأمم المتحدة والمجتمع الدولى.

ولا يبقى إلا تنفيذ توصيات المؤتمرين، وإعادة القضية العراقية إلى المجتمع الدولى لإمكان إعادة العراق إلى البيت العربى وخروجه مما هو فيه، وإستعادته أمنه وإستقراره وسيادته.

قرأت لك

عن مجلة (BIMCO BULLETIN DEC 2006)



# منظمة BIMCO والسياسة المستقبلية للنقل البحرى العالمى

## عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل



**إن النقل البحرى كان ولايزال عاملاً إنتاجياً مهماً. وقد خدم التجارة العالمية وساهم فى الرخاء الحالى للعالم. ويعود رخاء الدول الأوروبية إلى توفيرها الخدمات الآمنة والكافية للنقل البحرى. وهذا يتضح من حقيقة أن المدن الرئيسية والمراكز التجارية الكبرى تتواجد فى أماكن قريبة من البحر.**

**والنقل البحرى أيضا قد ربط أوروبا بباقى دول العالم، ووفر المعلومات الدولية الأوروبية. وكذا نقل المعلومات الأوروبية إلى دول العالم. ومثال على ذلك أن الملاحين العظماء الأوروبيين الذين عبروا المحيطات فى القرون الأولى قد قاموا بهذا العمل مقتدين بملاحين عظماء. آخرين من غير الأوروبيين. فالملاح الصينى ZHENG_HE . نقلا عن بعض الباحثين قد إكتشف قارة أمريكا ووضع خريطة لها قبل أن يفعل ذلك أول الأوروبيين. وقد ساعدت هذه الخرائط الرحالة كريستوفر كولومبوس فى رحلاته البحرية العالمية فيما بعد. ومايهم هنا أن هذه الإتصالات وتبادل المعلومات يجب أن تستمر، ولا يجب على دول الإتحاد الأوروبى قصر سياستها البحرية على نفسها متجاهلة المعلومات والخبرات التى لدى الدول الأخرى.**

لهذا فإن منظمة BIMCO تشجع فكرة إهتمام السياسة المستقبلية لدول الإتحاد الأوروبى بالنقل البحرى الدولى، وفى نفس الوقت زيادة الإهتمام بالنقل البحرى، جعله أساساً للرخاء الإقتصادى. وهنا تكون الإجابة عن السؤال: هل يجب أن تكون لدول الإتحاد الأوروبى سياسة خاصة بها للنقل البحرى؟ والإجابة الحتمية هى "نعم"، ولكن يجب أن تكون هذه السياسة تتفق مع وتحقق الأهداف التى تقررها التنظيمات الدولية والإتفاقات الدولية التى تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO والإتحاد الدولى لعمال البحرILO وغيرها من المنظمات الدولية.

فنحن نتفق مع الحلول لدولية ولكن من الحقائق المؤلة أن دول الإتحاد الأوروبى قد صدقت على 37 معاهدة فقط من بين 56 معاهدة دولية صادرة من المنظمة البحرية الدولية IMO. ومن بين أهم المعاهدات الدولية التى لم تصادق عليها دول الإتحاد الأوروبى هى معاهدة السيطرة على نظم مقاومة التلوث ANTIFOULING SYSTEMS أى البويات السامة فى السفن TOXIC PAINTS ، والتى صادقت عليها 7 دول فقط من دول الإتحاد الأوروبى. فلماذا لا تصادق كل دول الإتحاد الأوروبى على مثل هذه المعاهدات الدولية التى تساعد على تحسين البيئة البحرية والسلامة فى البحار وصحة العاملين فى البحر.

ورغم أن منظمة BIMCO تفضل الحلول الدولية للقضايا البحرية، فإنها تعترف بأنه قد توجد قضايا خاصة لا يمكن للحلول الدولية مواجهتها بشكل لائق. وهنا على الدول مواجهة هذه القضايا محلياً مع الأخذ فى الإعتبار عدم تقييد عمل صناعة النقل البحرى التى يجب أن يكون فى إستطاعتها العمل بسهولة فى جميع مناطق العالم. ومن هذا المنطلق، يجب أن تراعى القواعد الدولية فى التنظمات المحلية والإقليمية كلما أمكن ولا يجب أن تفكر الدول - وخاصة الدول الأوروبية الساحلية - أن لها دائماً حقوق وأن ليس عليا واجبات وإلتزامات.

**ومثال على ذلك**، لم تؤكد أى من دول الإتحاد الأوروبى الواقعة على البحر الأبيض المتوسط إلتزامها بمعاهدة منع تلويث البحار MARPOL فيما يخص وجوب توفير تسهيلات لإستقبال النفايات من السفن، رغم أن متطلبات هذه المعاهدة منفذة فى تلك الدول منذ 1988. وهذا يعنى أن البحر الأبيض المتوسط لازال رسمياً لا يعتبر منطقة خاصة SPECIAL AREA طبقاً لمعاهدة MARPOL، رغم أن جميع السفن التى تزور موانى الإتحاد الأوروبى عليها الإلتزام بالكامل بالقرارات المحلية التى تتفق مع مضمون المعاهدة الدولية فى هذا الشأن، أى بضرورة التخلص من نفاياتها فى تسهيلات إستقبال النفايات التى توفرها الموانى الأوروبية وعدم إلقائها فى البحر.

ولعلنا نشير هنا إلى المواصفات التى يجب أن تتحلى بها الدول الساحلية ذات الجودة QUALITY COASTAL STATES:

1 - أن تقوم بواجباتها وإلتزاماتها الدولية بتنفيذ المعاهدات الدولية سواء فى المناطق البحرية المحيطة بها أو فى موانيها وكذا فى تحقيقاتها ومحاكماتها فى الحوادث البحرية

2 - أن تتبع الإرشادات الصادرة من المنظمة البحرية الدولية IMO والمنظمة الدولية لعمال البحر ILO فيما يخص معاملتهم العادلة.

3 - أن توفر الوسائل اللازمة لإستقبال النفايات من السفن فى موانيها وتقوم بحماية البيئة البحرية حولها.

4 - أن توفر المساعدات الملاحية والخدمات اللازمة لسلامة حركة مرور السفن كلما لزم الأمر

5 - أن تقدم للسفن التى تعانى من محنة مكاناً للجوء الأمن لحماية الأرواح ولتفادى مخاطر تلويث البيئة البحرية فى حال لم تجد السفن ملجأ أمنا لها.

6 - أن تتأكد من تقديم التسهيلات اللازمة للمرور البرئ لجميع السفن فى مياهها بما فى ذلك تقييم خدمة الإرشاد للسفن العابرة وعدم منع العبور البرئ للسفن من جميع الأنواع والتى تحمل جميع الأعلام.

7 - أن تشجع السفن ذات الجودة على زيارة موانيها والعبور الآمن فى مياهها.

ولكى تتحقق الجودة فى الدول الساحلية فى الإتحاد الأوروبى، فإنه يلزمها إنشاء إدارة مستقلة تستطيع وضع الحلول السليمة لمواجهة المواقف البحرية الطارئة. فإذا حدث طارئ لسفينة عابرة وتحتاج إلى اللجوء الآمن فى ميناء، فإن على الدول الساحلية أن تواجه تلك الحالة دون إبطاء حفظاً لسلامة الأرواح التى على السفينة والمحافظة على البيئة البحرية.

كما يجب إنشاء إدارة للتحقيقات المحايدة والهادفة بعد وقوع مثل تلك الحوادث ومعرفة ما إذا كانت هناك أسباب إجرامية لوقوعها. وهذا يلزم توفير المعلومات اللازمة. وهذه المعلومات متوفرة لدى منظمة BIMCO التى على إستعداد لتقديمها لجهات التحقيق فور طلبها.

أما ما تعانى منه موانى الدول الساحلية فى الإتحاد الأوروبى، فإنه قلة تطوير وتوسيع الموانى فيها بما لا يمس الحفاظ على البيئة. فالموانى هناك تحتاج إلى زيادة طاقاتها وخاصة فى تداول الحاويات، وطبقا لتقرير الخبراء فى هذا الشأن، فإن جميع الموانى الأوروبية ستعانى من مشاكل إزدحام الحاويات فيها إعتباراً من 2009 . 2010 وأنه فى سنة2011 سيزداد الطلب على الحاويات عن قدرة تداول الحاويات فى تلك الموانئ.

وصناعة النقل البحرى، كصناعة عالمية، تنتفع من القواعد والتنظيمات المنسقة دولياً لتسهيل إنسياب حركة البضائع حول العالم. والنقل البحرى سيعانى إذا تعرض لتنظيمات محلية أو فى مناطق معينة مخالفة لتلك التنظيمات المعمول بها فى بقية أنحاء العالم.

ومنظمة BIMCO تشجع الإتحاد الأوروبى بتأييدها لحرية التجارة والإستمرار فى مساعيها للمحافظة على مستوى دولى، وذلك بالتصديق على المعاهدات البحرية الدولية الصادرة من الجمعية البحرية الدولية IMO والإتحاد الدولى للعاملين فى البحر ILO وغيرهما من التنظيمات البحرية الدولية. فقطاع النقل البحرى قطاع مؤثر وهام ومنتج للصناعة ويقوم بمساعدة عمليات التصدير والإستيراد والنمو الإقتصادى وتوفير فرص العمل لشعوب المنطقة. والمنظمة لا تستطيع تأييد المبادرات التى قد ينتج عنها غلق الأسواق أو وضع معوقات أمام التجارة. فتلك الإجراءات يكون لها تأثير غير مرغوب فيه على المنافسة العالمية، ويؤدى إلى زيادة أسعار النقل مما سيكون له تأثير سالب على التنافس فيما يخص الصادرات والواردات من المواد الخام ومستلزمات التصنيع والبضائع الإستهلاكية. فإن منع بعض السفن من نقل البضائع بين الدول الأوروبية لأسباب بيئية، يُعتبر إجراء خاطئ فبعض التجارات تنقلها سفن قديمة وأقل كفاءة. وهذ يجعل أصحاب تلك السفن لا يستطيعون تحسين أحوال سفنهم، وهذه مشكلة، لأن السماح لهذه السفن القديمة بالعمل يجعل أصحابها يستطيعون الحصول على التكاليف اللازمة لإصلاحها وتحسين أحوالها.

ثم إن هذا الأمر قد يجعل الدول الأخرى تتخذ نفس الموقف تجاه السفن الأوروبية القديمة، مما يؤثر على النقل البحرى العالمى. ولا زالت هناك قيود على الملاحة الساحلية لهذه السفن القديمة فى بعض الدول الأوروبية. وعلى هذه الدول إعادة النظر وفتح الملاحة أمام جميع السفن وعدم التدخل فى عمليات السفن التجارية العالمية وعدم حصر السماح فقط للسفن التى تحمل أعلام الدول الأوروبية بالمرور فى المياه الساحلية لها. فقد ينتهى هذا إلى المعاملة بالمثل من قبل الدول الأخرى الساحلية.

أما بشأن تخريد السفن، فإن منظمة BIMCO تحضر لإصدار معاهدة دولية لتنظيم قانونية عمليات تخريد السفن فى العالم، فهذا أمر تحتاجه الصناعة. وعلى الدول الأوروبية التصديق على هذه المعاهدة عند صدورها وخاصة أنها تتناول أحوال العمل فى ساحات تخريد السفن وإجراءات حماية البيئة.

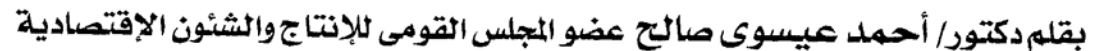
والقضية الأخرى هى العمالة البحرية، وأهمية تعبئة هذه العمالة فى جميع الدول لسد العجز الشديد نظراً لكبر سن العاملين الحاليين، والهدف من ذلك جذب الشباب للصناعة لجعلها أكثر وضوحاً وتنمية المهنة البحرية والتعليم البحرى وأكبر عائق أمام تعبئة الشباب للمهنة البحرية هو غياب التعليم البحرى السليم بما ينعكس أيضاً على العمل فى البحر إلا أن النقل البحرى ليس له صورة معيبة. وقد يختلف التعليم البحرى من دولة إلى أخرى، ونحن نعبئ حوالى 700 شاب كل عام ولكن التحدى هو عدم وجود رؤية جيدة واضحة أمام الشباب مثلما كانت فى الماضى.

وعلينا أن نجعل صورة العمل فى البحر أكثر وضوحاً للشباب النابة.

وأما عن حماية البيئة، فإن ما يشغلنا فى الوقت الحاضر هو تلويث السفن للجو. وتقوم منظمة BIMCO بإختبار الحلول العملية لمواجهة هذه المخاطر، وتقوم صناعة النقل البحرى بتحسين أدائها حتى أنها تعتبر أنظف وسيلة لنقل البضائع. وتعتقد المنظمة أن مواجهة تلويث الجو من السفن تحتاج إلى حلول دولية، تقوم المنظمة بإعددها وتوفيرها حيث توجد فى المنظمة الخبرات المطلوبة لهذا العمل. وقد توصلت المنظمة إلى أفضل الحلول لهذه المشكلة، وذلك بتحديد إستخدام الوقت الثقيل H.F.O فى عرض البحر على أن تنتقل السفن إلى إستخدام الوقود الذى به نسبة قليلة من الكبريت عند إقترابها من الموانى ودخولها فى الموانى.

الجزء الأخير

# التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) دراسة مقارنة



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

**ذكرنا فى العدد السابق الواردات بصفة عامة وتحدثنا عن واردات البترول الخام ومنتجاته وكذا الواردات من باقى السلع وفى هذا العدد سوف يتحدث الكاتب عن المواد الخام بإستبعاد البترول الخام والقمح والتبغ والقطن الخام وسوف يتعرض للسلع الوسيطة والسلع الإستثمارية والسلع الإستهلاكية (المعمرة والغير معمرة)**

**1-2 المواد الخام باستبعاد البترول الخام:**

بلغت الواردات منها 1288.9 مليون دولار فى عام 2000/99، ارتفعت فى عام 2003/2002 إلى 1307.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 1.5% ثم ارتفعت فى عام 2005/2004 إلى 2688 ثم انخفضت فى عام 2006/2005 إلى 2331.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 80.9% عن عام 2000/99 ويمعدل نمو سنوى قدره 10.4% وفيما يلى أهم السلع:

**2-1-1 القمح:**

بلغت الواردات من القمح 372.6 مليون دولار فى عام 2000/99 ارتفعت إلى 563.9 فى عام 2003/2002 بنسبة زيادة قدرها 67.2% وواصلت ارتفاعها لتصل إلى 1107.1 مليون دولار فى عام 2005/2004 ثم انخفضت إلى 887.8 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 19.8 % وبنسبة ارتفاع قدرها 138.3% عن عام 2000/99 من ذلك يتبين عدم ثبات الواردات من القمح وينبغى أن لا يتم خفض الواردات من القمح إلا مقابل زيادة الإنتاج المحلى لأن وضع رغيف الخبز حساس ولا ينبغى تعذيب المواطنين فى سبيل الحصول عليه.

**2-1-2 التبغ:**

بلغت الواردات من التبغ 206.3 مليون دولار فى عام 2000/99 انخفضت فى عام 2002/ 2003 إلى 108.7 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 47.3% وارتفعت فى عام 2004/ 2005 إلى 222.9 ثم انخفضت إلى 183 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 17.9% وبنسبة خفض قدرها 11.3% عن عام 2000/99 إن هذا التذبذب فى الواردات من التبغ ليس له ما يبرره حيث إن عدد المدخنين لا يتناقص.

**2-1-3 القطن الخام:**

بلغت الواردات من القطن الخام 25.1 مليون دولار فى عام 2000/99 انخفضت إلى 14.3 مليون دولار فى عام 2003/2002 ثم ارتفعت إلى 69.3 مليون دولار فى عام 2005/2004، وواصلت ارتفاعها لتصل إلى 96.2 مليون دولار فى عام 2006/2005 وفيما يلى ميزان القطن:

من ذلك يتبين أن الفائض من القطن قد انخفض من 141.6 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 50.1 مليون دولار فى عام 2006/2005 ويرجع ذلك إلى انخفاض الصادرات بنسبة 12.2% وارتفاع الواردات بنسبة 283.3 % عن عام 2000/99 وينبغى الاهتمام بزراعة القطن والمحافظة على أسواقنا الخارجية لما يتميز به القطن المصرى بطول تيلته والتوسع فى تصنيعه وتصديره غزل ومنسوجات لأن هذه المجموعة السلعية هى المجموعة الوحيدة بخلاف البترول ومنتجاته هى التى تحقق فائضا.

| | 2000/99 | 2003/2002 | 2004/2003 | 2005/2004 | 2006/2005 |
|---|---|---|---|---|---|
| **الصادرات** | 166.7 | 199.2 | 201.6 | 137.8 | 146.3 |
| **الواردات** | 25.1 | 14.3 | 77.1 | 69.3 | 96.2 |
| **الفائض أو العجز** | 141.6 | 84.9 | 134.5 | 68.5 | 50.1 |

**٣ - السلع الوسيطة:**

بلغت الواردات من السلع الوسيطة 4209.5 مليون دولار فى عام 2000/99 ارتفعت فى عام 2003/2002 إلى 4395.5 بنسبة زيادة قدرها 4.4% واستمرت فى الارتفاع إلى أن بلغت 8415.6 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 91.5% عن عام 2003/2002 وبنسبة زيادة قدرها 99.9% عن عام 2000/99 وبمعدل نمو سنوى قدره 12.8% وهذه المجموعة السلعية ضرورية ولازمة لمختلف الصناعات وبالتالى لزيادة الإنتاج ولا يجب أن تخضع للترشيد لأن لها تأثير مباشر على الإنتاج، ومما يجدر ذكره أن السلع الواردة فى عام 2000/99 بلغت نسبتها 100% من مجموعها فى حين أنها بلغت 68.2% فى عام 2003/2002 ، 56.4% من مجموعها فى عام 2006/2005 أى أن هناك ما يقرب من 40% من السلع لم يرد ذكرها وهى نسبة كبيرة مما يؤدى إلى عدم اكتمال المعلومات.

**٤ - السلع الاستثمارية:**

بلغت الواردات من السلع الاستثمارية 5638.8 مليون دولار فى عام 2000/99 انخفضت فى عام 2003/2002 إلى 3178.9 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 43.6% وفى عام 2005/2004 ارتفعت إلى 4894.5 مليون دولار وبنسبة خفض قدرها 13.2% عن عام 2000/99 وواصلت ارتفاعها لتصل إلى 7887.6 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 39.9% عن عام 2000/99 وبمعدل نمو سنوى قدره 5.3%.

ومن الملاحظ أن الواردات من الحاسبات الآلية كانت قد بلغت 182.6 مليون دولار فى عام 2000/99 وانخفضت إلى 137.1 مليون دولار فى عام 2003/2002 واستمرت منخفضة بعد ذلك إلى أن ارتفعت فى عام 2006/2005 إلى 203.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 11.6% عن عام 2000/99، وانخفضت أيضاً الواردات من المحركات والمولدات الكهربائية وقطع غيارها من 205.5 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 97.7 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 52.5% واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 166.2 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 19.1% عن عام 2000/99 وانخفضت أيضاً الواردات من أجزاء ولوازم السيارات وقطع غيارها من 527.8 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 368.6 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 30.2% واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 827.2 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 56.7% عن عام 2000/99، وانخفضت الأجهزة الكهربائية للهاتف والتلغراف اللاسلكى من 546.6 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 236.2 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 56.8% واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 263 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 51.9% .

وبخصوص أجهزة بصريات ولوازمها للتصوير السينمائى وللطب والجراحة فقد انخفضت من 364.1 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 208.7 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 42.7% واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 281.1 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 22.8% عن عام 2000/99.

ومما يجدر ذكره أن نسبة السلع الوارد بيانها فى بيانات البنك المركزى بلغت نسبتها 26.4% من إجمالى السلع الاستثمارية فى عام 2003/2002 وارتفعت نسبتها فى عام 2005/2004 إلى 30.5 % وفى عام 2006/2005 بلغت نسبتها 31.5% وبذلك فإن البيانات الواردة لا توضح الصورة الكاملة للواردات من السلع الاستثمارية حيث إن ما يقرب من 73.6% و68.5% من الواردات من السلع الاستثمارية غير متاحة.

وعمومًا فإن الواردات من السلع الاستثمارية لازمة وضرورية للمشروعات وللتنمية الاقتصادية وزيادة الإنتاج وجودته لذا يلزم تشجيع استيرادها.

**٥ - السلع الاستهلاكية:**

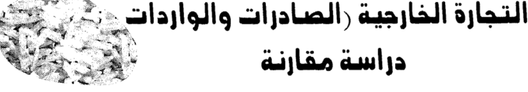
بلغت الواردات من السلع الاستهلاكية 2995.9 مليون جنيه فى عام 2000/99 انخفضت فى عام 2003/2002 إلى 2592.6 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 13.5% ثم أخذت فى الارتفاع إلى أن بلغت 3530.9 مليون جنيه فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 36.2% عن عام 2003/2002، وبنسبة زيادة قدرها 17.9% عن عام 2000/99 وبمعدل نمو سنوى بلغ 2.2% وفيما يلى عرض للسلع الاستهلاكية بنوعيها:

**5-1 السلع الاستهلاكية المعمرة:**

ارتفعت الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة من 603 مليون دولار فى عام 2000/99 بنسبة 20.1% من السلع الاستهلاكية إلى 759.5 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة 29.3% واستمرت فى الارتفاع إلى أن بلغت 1052.5 مليون دولار فى عام 2004/ 2005 بنسبة 32.9% ثم انخفضت إلى 983.6 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة 27.9 % وبلغ معدل نمو السلع الاستهلاكية المعمرة 8.5% وبذلك فإن الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة ينمو بمعد يفوق معدل نمو السلع الاستهلاكية بشقيها وكذلك يفوق معدل نمو الواردات من السلع الاستثمارية والذى يبلغ 5.3% ومن الضرورى ترشيد الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة خاصة تلك التى لها بديل محلى.

**5-2 السلع الاستهلاكية الغير معمرة:**

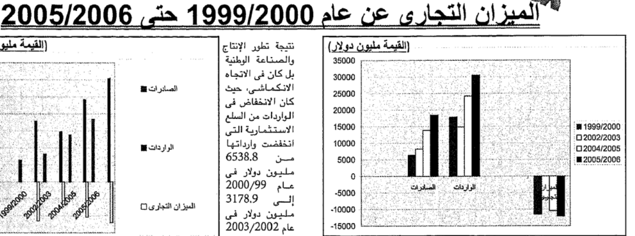
انخفضت الواردات منها من 2392.9 مليون دولار فى عام 2000/99 بنسبه 79.9 % من أجمالى السلع الاستهلاكية إلى 1833.1 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة 70.7% من إجمالى السلع الاستهلاكية وبنسبة انخفاض قدرها 23.4% ثم بدأت فى الارتفاع إلى أن بلغت 2547.3 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة 72.1 % من الإجمالى وبنسبة زيادة قدرها 6.5% عن عام 2000/99.



# التجارة الخارجية (الصادرات والواردات

# دراسة مقارنة

## الميزان التجارى عن عام 1999/2000 حتى 2005/2006

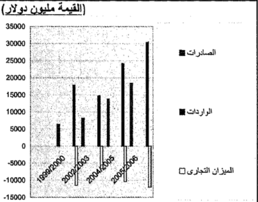



(القيمة مليون دولار)

| مسلسل | بيان | 1999/2000 | 2002/2003 | 2004/2005 | 2005/2006 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | الصادرات | 6,387.70 | 8,205.40 | 13,833.40 | 18,455.10 |
| 2 | الواردات | 17,860.00 | 14,820.30 | 24,192.80 | 30,441.00 |
| | الميزان التجارى | -11,472.30 | -6,614.90 | -10,359.40 | -11,985.90 |

ومما يجدر ذكره أن الواردات من الألبان ومنتجاتها وبيض وعسل انخفضت من 170.5 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 98.7 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 42.1% واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 106 مليون دولار فى عام 2006/2005 وبلغت نسبة الخفض 37.8 % عن عام 2000/99 وكذلك انخفضت منتجات الصيدلة من 523.3 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 4991 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 4.6% ثم ارتفعت فى عام 2006/2005 إلى 627.4 مليون دولار بنسبة ارتفاع قدرها 19.9 % عن عام 2000/99، وبالنسبة للملابس الجاهزة فقد انخفضت وارداتها من 222.4 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 82.2 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 63% وفى عام 2006/2005 بلغت وارداتها 177.3 مليون دولار بنسبة انخفاض قدرها 20.3 % عن عام 2000/99 وعمومًا فإن انخفاض الواردات من الملابس الجاهزة اتجاه محمود لتطور صناعة الملابس الجاهزة فيمصر وأصبح لها وضع تنافسي. وبخصوص الواردات من المنسوجات القطنية فقد انخفضت أيضاً من 16.5 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 7.8 مليون دولار فيعام 2003/2002 بنسبة انخفاض قدرها 52.7% ثم ارتفعت فى عام 2006/2005 إلى 62.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 278.8% عن عام 2000/99 ومن الموصى به ألا يستمر زيادتها إلا بقدر احتياجنا لها فى صناعة الملابس الجاهزة.

مما سبق يتبين أن انخفاض الواردات فيالفترة من 2000/99 حتى 2003/2002 لم يكن






نتيجة تطور الإنتاج والصناعة الوطنية بل كان فى الاتجاه الانكماشى، حيث كان الانخفاض فى الواردات من السلع الاستثمارية التى انخفضت وارداتها من 6538.8 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 3178.9 مليون دولار فى عام 2003/2002 بخفض قدره 2459.9 مليون دولار فى حين أن الخفض الإجمالي للواردات بلغ 3039.7 مليون دولار وبلغت نسبة انخفاض السلع الاستثمارية إلى إجمالى الخفض 80.9% وكذلك انخفاض السلع الاستهلاكية الغير معمرة التى انخفضت وارداتها أيضاً من 2392.9 مليون دولار إلى 1833.1 مليون دولار بخفض قدره 559.8 مليون دولار وبنسبة 18.4% من إجمالى الخفض.

فى حين أن السلع الاستهلاكية الغير معمرة انخفضت وارداتها أيضاً من 2392.9 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 1833.1 مليون دولار بخفض قدره 559.8 مليون دولار وبنسبة 18.4% من إجمالى الخفض فى عام 2003/2002 ويكون إجمالى الخفض فى هاتين المجموعتين من السلع 99.3% من إجماليالخفض فى حين أن الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة قد ارتفعت الواردات منها من 603 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 759.5 مليون دولار فى عام 2003/2002 بزيادة قدرها 156.5 مليون دولار بنسبة 5.1% من إجمالى الخفض .

من ذلك يتضح أن خفض الواردات لم يكن فيالاتجاه الاقتصادى السليم حيث تم فى سلع لازمة للإنتاج، والتنمية وللمشروعات وكذلك خفض الواردات من السلع الاستهلاكية اللازمة للاستهلاك وزيادة فى سلع ليست لازمة ولا ضرورية.

ولذلك فإن الواردات ارتفعت مرة أخرى وبلغت فى عام 2006/2005 30.4 مليار دولار أكثر من ضعف ما وصلت إليه فى عام 2003/2002 وارتفع العجز فى الميزان التجارى من 6.6 مليار دولار فى عام 2003/2002 إلى حوالى12 مليار دولار.

إننا فيحاجة ماسة لمزيد من الصادرات وذلك بخفض تكلفته وتطوير الإنتاج ورفع كفاءته وجودته ليكون منافساً وفينفس الوقت نزيد من الواردات خاصة تلك التيتخدم التطور الصناعى وزيادة الإنتاج وجودته وتطويره تكنولوجيًا وعلميًا وخفض الواردات من السلع الكمالية والغير لازمة للإنتاج أو للتنمية وأن تكون هناك سياسة ثابتة ومحددة هدفها الإنتاج والتنمية.

## بطولة الإسكندرية فى الرماية على الأطباق المروحية كأس الرماة المخضرمين من نصيب الديب

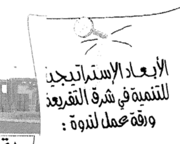
فاز اللواء / محمد الديب الرامى السكندرى المخضرم بكاس بطولة الإسكندرية للرماة على الأطباق المروحية التى أقيمت على ميادين نادى الصيد السكندرى بمحرم بك للرماه فوق السن كما فاز ناشئوا النادى بالمراكز الثلاثة الأول بالتتالى وهم: مهند أحمد وعبد الله بكر وإبراهيم شرف وفى بطولة السيدات فازت بالمركز الأول حرم حازم الريس من نادى الشمس تلتها سوزان جابر من صيد إسكندرية فى المركز الثانى ثم سامية محسن من صيد وادى النطرون فى المركز الثالث وفى بطولة الفردى فاز بالمركز الأول محمود صباح من نادى الشمس تلاه سركيس ومحمد شاهين وهما من رماة صيد الدقى.

وفى مسابقة الفرق فاز فريق صيد الدقى(ب) بالمركز الأول تلاه فريق الشمس(ب) فى المركز الثانى ثم فريق الدقى (أ) فى المركز الثالث والجدير بالذكر أن عدد الرماة المشاركين فى هذه البطولة 65 رامى ورامية و7 فرق من أندية صيد إسكندرية والدقى ووادى النطرون ونادى الشمس ونادى المعادى وقد قام المستشار/ إسماعيل البسيونى رئيس نادى صيد إسكندرية يرافقه الدكتور/ عمر متولى مدير البطولة بتوزيع الجوائز على الفائزين فى نهاية البطولة.

## السيدات يكتسحن إنتخابات التجديد الثلثى لمجلس إدارة جمعية تنمية المجتمع للضباط بالإسكندرية

إنعقد إجتماع الجمعية العمومية العادية لجمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة برئاسة اللواء أ ح / محمد الديب رئيس مجلس الإدارة وبحضور اللواء أ ح/ فؤاد يس رئيس مؤسس الجمعية وأقدم الأعضاء والسيد الأستاذ/ السيد المغربى مندوب مديرية التضامن الإجتماعى بالإسكندرية وذلك عقب إفتتاح المرحلة الأولى لتطوير مقر الجمعية بالجهود الذاتية وبحمد الله تعالى أثنى الحضور من عضوات وأعضاء الجمعية على الجهد المتنامى المستمر وقد صدقت الجمعية على الميزانية لعام 2006 وإعتمدت تقرير مراقب الحسابات والموازنة التقديرية لعام 2007 وأيضاً تقرير نشاط المجلس وجددت الثقة في المحاسب المالى للجمعية الأستاذ/ نبيل الخواص وأسفرت إنتخابات التجديد الثلثى لمجلس الإدارة عن فوز كل من الدكتورة/ نجدة لطفى والأستاذة/ هناء الشيخ والأستاذة/ نبيلة بسيونى والأستاذة/ مشيرة نصر والأستاذة/ سوسن يس.

وقد رحب محمد الديب بإنضمام الفائزات للمجلس وحثهم على بذل الجهد المنتظر منهم خلال الفترة القادمة وتمنى التوفيق للجميع لدعم مسيرة الجمعية التى إحتفل بمرور 17 عاما على إنشائها









بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

# آفاق الإستثمار فى منطقة شرق التفريعة

## أولاً: قوى الاقتصاد البورسعيدى ، لا تحلق فى آفاق التنمية

1/1- بعد ما يقرب من 140 عاماً، عثر الاقتصاد الحائر فى بورسعيد على منطلقات لآفاق جديدة تقوده إلى العودة إلى تأكيد هويته الأساسية التى تحدد فى أنه اقتصاد بحرى (ملاحى وتجارى خدمى) بالدرجة الأولى ، وأن كل المحاولات التى جنحت إلى إخراج قطاره عن هذه القضبان، لم تجن سوى الاعتراف بفشلها لأنها عجزت عن تعبيد طرق جديدة، أو اكتشاف سبل مختلفة لاستنفاذه من أزماته التى استفحلت. لأن التحديات التى تنتهجها التطورات العالمية كانت أقوى من تفاعلات التغيير التى استسلمت فى المدينة للانقلابات الاقتصادية السلبية. فمنذ أن افتتحت قناة السويس للملاحة وأقيم ميناء بورسعيد لخدمة صناعة الشحن التجارى البحرى لم تتوسع طاقاته الإنتاجية بإضافة مشروعات استثمارية لها طبيعة إستراتيجية ترفع من معدلات التنمية والنمو الذى يعنى مزيداً من القوى المضافة للتراكمات الرأسمالية التى هى مرادف للاستثمار.

2/1- فالمدينة والميناء فى الأساس لم يصنعا شخصية ومركبات الاقتصاد الحر الذى يميزهما ويتجاوب مع التكوينات الاجتماعية. فهما معاً أنشاهما الاقتصاد الرأسمالى الليبرالى العالمى الذى أنطلق من قاعدة التوسع التجارى فى عصر نمو الثورة الصناعية وتوسع المكتشفات الجغرافية، ودخول العالم فى عصر انفتاح الأسواق وازدياد نمو التجارة البحرية فالقناة شقت لتكون جسرا ملاحيا فى البداية كانت المدينة والميناء يمثلان بيضة الديك فى عالم قدمت قناة السويس له حلاً سحرياً لاختصار المسافات واختزال الأزمنة. القناة كانت المشروع العالمى الإستراتيجى الأول فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر. وتبعاً لذلك استمد الميناء أهميته البارزة من التصاقه بالقناة. وهما معاً صارا مفتاح بوابة أوربا إلى قارتى أفريقيا وآسيا.

لقد أمدت قناة السويس التطورات الاقتصادية العالمية بأسلحة جديدة وحوافز حولت الأحلام القديمة إلى حقيقة واقعة .

3/1- وقد مرت القناة والميناء بمراحل ثلاث من المتغيرات الاقتصادية التى أثرت إيجاباً وسلباً على مدى إسهاماتهما فى صناعة الخدمات والأنشطة المرتبطة بنمو المبادلات التجارية الدولية المرحلة الأولى بدأت من 1869 إلى 1914 بداية اندلاع الحرب العالمية الأولى هذه المرحلة شهدت توجيه إستثمارات مكثفة للبنية التحتية لمجرى القناة والميناء. وكان عمق وسعة القناة وعمق وملاءمة أحواض وأرصفة الميناء موائمة للأنشطة الملاحية والتجارية. ومع الاستثمارات الهائلة فى البينة الأساسية بزغت قوى وطاقات إنتاجية جديدة ومتواصلة ومن ثم تحولت المدينة وميناها إلى قطب اقتصادى وعمرانى، وصارا محوراً عملياتياً على خرائط العالم التجارية والملاحية.

4/1- فى المرحلة الثانية التى امتدت من 1914 إلى 1936، كانت المخترعات التكنولوچية لبناء وتشغيل أساطيل السفن قد قطعت أشواطاً واسعة بتحويل قوى الدفع والتيسير فى السفن من آلات الاحتراق الخارجى المستخدمة للفحم الحجرى ، إلى آلات الإحراق الداخلى التى تعمل بمشتقات البترول. وقد أثر ذلك على زيادة أحجام السفن، وعدد مرات رحلاتها، وحجوم مشحونات البضائع والسلع المنقولة وبالتالى كان لابد أن تستخدم تكنولوچيا حديثة فى توسيع وتعميق وصيانة مجرى قناة السويس وكذلك تحديث تجهيزات ومعدات الميناء المستخدمة فى مناولة وتداول أنماط التجارة المنقولة بحراً ومع أن القناة فى حدود طبيعة المرحلة إستجابت هذه التغيرات، إلا أن الميناء لم يستجب بنفس الدرجة بسبب تلكؤ الاستثمارات فى سرعة ومستوى تحديث بنيته الأساسية ومن ثم اتسعت الفجوة ما بين واقع الميناء وما هو مطلوب منه.

5/1- ويعزا ذلك إلى أن التخطيط للنمو المستقبلى كان فى عمومه تحت سيطرة الدوائر الإقتصادية الأجنبية التى خامرها شعور بأن القناة فى سبيلها إلى العودة إلى السيادة المصرية ولذا أحجمت عن القيام باستثمارات لن تحقق لها مردودات اقتصادية فى المستقبل سيما وقد تضمنت معاهدة 1936 مؤشرات واضحة إلى ضرورة تعديل هيكل السيطرة الاقتصادية الأجنبية التى لها فروع فى بورسعيد والسويس تبحث عن موانئ أخرى للهجرة إليها وبذلك دخلت موانئ أخرى حلبة المنافسة مع ميناء بورسعيد وتغيرت المعادلات القديمة، فبعد أن كان ميناء بورسعيد من أهم موانئ شرق البحر المتوسط وشمال البحر الأحمر فى تداول نظم النقل التوصيلى المعروف (بالأقطرمة) المتميز بسرعة الأداء ورخص التكاليف وازدياد حجم المشحونات فى الميناء، هاجرت هذه الأنشطة تباعاً إلى بعض الموانئ الأخرى وكان ذلك تأكيداً عملياً لدخول مرحلة التراجع.

6/1- المرحلة الثالثة التى امتدت من 1936 إلى 1961 تميزت باستسلام الميناء لحالة القصور التى بسطت هيمنتها عليه وقد أدى ذلك إلى رسم دوائر حمراء حول الميناء على خرائط الطرق التجارية والملاحية الدولية.

فى هذه الأثناء من عام 1958، دخلت التجارة إلى مجال نظم التحوية فى صناديق (containerization) وتبدلت تبعا لذلك نظم نقل وتداول البضائع، وأساليب خدمات السفن فى الموانئ العالمية. ولأسباب تتصل بظروف المرحلة الثانية التى سلفت الإشارة إليها كان الميناء بكل المعايير ظل خارج دائرة ثورة التطورات التكنولوچية والفنية والإدارية التى اجتاحت كإعصار قوى كل الثوابت والمسلمات السابقة الأمر الذى دفع الموانئ إلى حشد الاستثمارات التكنولوجية والبشرية والاقتصادية لمسايرة المستجدات ومن حول الميناء كانت هناك موانع تنطلق بكل قواها لزحزحة ميناء بورسعيد خارج مجال التنافس.

7/1- فى جزيرة قبرص التى لم يكن غاطس مياهها حتى عام 1956 يسمح بدخول سفن متوسطة الحمولة إليها طورت موانئ ليماسول، ولارنكا، وفاما جوستا، وفى لبنان طور ميناء بيروت وفى مالطا ميناء ماركس لوك، وسعت هذه الموانئ وغيرها إلى اقتسام ميراث أنشطة ميناء بورسعيد التى تخلى عنها وفى كل الأحوال فإن تقهقر ميناء بورسعيد كان يعنى تقويض العمود الفقرى للبنية الأساسية الاقتصادية ليس فى بورسعيد فحسب بل فى منطقة القناة وفى الظهير الغربى فى شرق الدلتا وقد أسهمت سياسة التأميمات عام 1961 إبان المد الاشتراكى فى فقدان الميناء للإدارة الليبرالية الخاصة بعد خضوعه للإدارة الحكومية التى اتسمت بالجمود وضيق الأفق وخسر الميناء أنشطة الأقطرمة وأنشطة تخزين وتوزيع بضائع الترانزيت وأنشطة تموين السفن وأنشطة صيانة وإصلاح السفن وأنشطة تزويد السفن بحاجتها إلى الوقود .

## ثانياً: قوى الاقتصاد الساكنة تبحث عن أجنحة جديدة:

1/2- اصطبغت الأنشطة التجارية فى الميناء منذ المراحل الجنينية الأولى بالإندماج والأنشطة الصناعية التى كانت ترسانتها قد أنشئت فى عام 1863 قبل إفتتاح القناة بخمس سنوات ثم استمرت فى النمو فى كفالة الميناء لارتباطها بالصناعات المينائية مثل إنشاء العائمات والخزانات والهياكل المعدنية وإصلاح وصيانة هياكل وماكينات وأجهزة السفن ثم من بعد ذلك قامت صناعات أخرى فى المدينة لم تكن توجهاتها بالدرجة الأولى نحو التصدير بل كفاية السوق المحلية هذه الصناعات ظلت دون مستوى التطورات العالمية لانعزالها عن أسواق التصدير العالمية.

2/2- على أثر انتهاء الحرب العالمية الثانية بدا واضحاً أن الانفصام الحاد أخذ يدب بين القناة والميناء، القناة اعتبرت نفسها عن التنمية والاستثمار فى الميناء واكتفت بالانغلاق على ذاتها داخل شرنقة المجرى المائى ، كان همها الأوحد أن تحصد أكبر قدر من رسوم العبور ولم يعد الميناء موجودا على جدول استثمارات الحكومة التى بقرطت (من البيروقراطية) كل أجهزته وعزلته عن التفاعل مع البيئة الاقتصادية العالمية مما تمخض عن تآكل القوى الإنتاجية داخل الميناء وإنفصام علاقته بشيء من التطور من التطورات فى أنظمة النقل البحرى الدولية.

3/2- مع انتشار ثورة التحوية عجز الميناء عن تحويله إلى نقطة جذب خدمية للتدفقات الكبيرة من الحاويات ما بين مواقع الإنتاج والموانئ ومواقع الاستهلاك الوسيط والنهائى وظهر أن المسافة إلى إعادة الهيكلة طويلاً وغاصا بتحديات كثيرة ولم يكن الميناء قادراً على الانسحاب من الجبهات التى تفاقمت عليها خسائره الاقتصادية. كما لم يكن بوسعه الانتقال إلى خطوط صراعات المنافسة التى تضمن له موقعًا بين الموانى المتقدمة وكانت النتيجة أن الميناء لم يعد لاعباً أساسياً فى صناعة النقل البحرى (shipping business).

4/2- هذه المشكلة هى التى تملك مفتاح تفسير التحولات السلبية التى طرأت على بنية التكوينات الاجتماعية فى المدينة. فالميناء كان هو الخميرة الحية التى تخلفت فيها القوى الاقتصادية والأبنية الاجتماعية. هذه العناصر ظلت مهامها الأساسية هى الأنشطة الإنتاجية الموجهة بكاملها إلى التصدير، وحين فدحتها ضغوط الركود ثم الكساد وبدأت تبحث عن الأنشطة الهامشية التى أساءت إلى مجمل الهياكل الاقتصادية الإنتاجية فى الميناء والمدينة ، ففى الأزمات تضيق دوائر الخيارات كان هذا الإنحراف السابق إلى الإقتصاد المضاد للأسس التى يرتكز عليها الميناء والمدينة. هو الذى جلس على مقعد القيادة حين أعلن عن سياسة الانفتاح وإعلان المدينة منطقة حرة تجارية. ولذا فقد دخل إقتصاد المدينة برمته فى حالة من التشوش والاضطراب فالمنطقة الحرة فى المدينة كانت هى أكبر مسمار يدق فى نعش إقتصاد المدينة.

5/2- كانت إساءة التقدير وانتفاء الخبرات الاقتصادية لدى من قادوا سياسة الانفتاح فى المدينة أن الأجنحة المتكسرة قد نمت محلها أجنحة جديدة لتحلق بها خارج جاذبية الأزمات التى ضعضعت قوى الاقتصاد ، ولذا فإن رحلة التجربة السيئة عادت بالمدينة إلى نقطة الصفر الاقتصادية لتكون النتيجة بعيدًا عن التضارب وخطا إجراءات العلاج وحين رئى إلقاء طوق نجاة إلى المدينة بالتخطيط لإنشاء ميناء جديد عند الكيلو 7.5 جنوب الميناء العتيق، جاء اعتراض هيئة قناة السويس بمثابة ضربة قاصمة لهذا المشروع ، وتكسرت بيضات خطى الإصلاح التى كان هدفها إخراج طيور اقتصادية جديدة لها أجنحة تحلق بالميناء إلى مدارات جديدة.



# أثر التكنولوجيا المتقدمة على الأوضاع الإقتصادية الجديدة

بقلم محاسب سعيد رجب شرف، الخبير المالى والإقتصادى

**إن الدول الكبرى لم تكن لتحتل ما احتلته من مواقع على خريطة التقدم إلا بفضل ما أحرزته من نجاح فى مجال تمكنها من التكنولوجيا المتقدمة، ومن أمثلة هذه التكنولوجيا: الالكترونيات الدقيقة والتكنولوجيات الحيوية والهندسة الوراثية وتكنولوجيات المواد البديلة أو المستحدثة وتكنولوجيات علوم الفضاء والإستشعار عن بعد وتكنولوجيات الطاقة المتجددة وتكنولوجيا المعلومات والادارة العلمية الشاملة - والقضية هنا بالطبع لا تتوقف على مسألة القدرة على إنتاج وإمتلاك مثل هذه التكنولوجيا المتقدمة - إنما فى الدلالات والمضامين التى تحملها فى طياتها حاضرا ومستقبلا.**

والتكنولوچيا المتقدمة لها آثار متعددة على الإقتصاديات الوطنية والإقليمية والعالمية – بل أن هذه الآثار لها جوانبها السياسية والإستراتيچية من حيث أنه يمكن أن يكون لها من تأثيرات واضحة على العلاقات الدولية المستقبلية وموقع هذه الدولة أو تلك على خريطة المشاركة والتبعية.

كما أن هذه التكنولوچيات ويحكم تقدمها تتطلب كثافة ملحوظة فى الأساس العلمى وتعدداً فى التخصصات – وهذا بدوره يبرز جوهرية الركائز البحثية والإدارة العلمية الشاملة بصورة تفوق بكل المقاييس ما كان عليه الأمر من قبل.

ثم إن إيقاع تطور هذه التكنولوچيات يتسارع بمعدلات مذهلة سواء من حيث ما تشهده من تغيرات فى الأسس العلمية والآفاق المعرفية أو من حيث التطبيق بما يضاعف من كثافة إحتياجاتها من البحث العلمى والتطور التكنولوچى والمعلومات. وليت الأمر يقف عند حد السرعة فى التطور والتطبيق وإنما يتعداه إلى إتساع مذهل فى دائرة التطبيق مما يترتب عليه تطورات جذرية فى أنماط الإنتاج ومواصفات وخصائص المنتج فى مختلف قطاعات الأنشطة الإقتصادية وعمالتها ومعايير التنافس بينها وتشكيل العلاقات بين المؤسسات المشتغلة والدول المالكة لها.

## التغيير المستمر

ولا شك أن التغيير المستمر للتكنولوچيا فى مجال المنتجات الجديدة والطرق اللازمة لذلك فإنه يتطلب محركات للتكنولوجيا لضمان توافق البرنامج التكنولوچى مع متطلبات التغيير السريع فى المنتجات ووسائل النقل – ومن المعروف أن التدريب والتعليم المستمر وتحسين الأداء وإستخدام معدات جديدة له الدور الفاعل فى تخفيض تكاليف إنتاج سلعة ما وتزايد كفاءة إنتاج الفنيين فضلاً عن إعتماد الأداء التكنولوچى على مهارات أخرى إضافة إلى العلم والتكنولوچيا ذاتها مثل التطوير والأداء وتحليل المخاطر والمجازفة بإقتحامها وكذلك تشجيع السلوك الإستثمارى والجماعى ومكافأة المخترعين وإعانة الأبحاث الرائدة وتهيئة السبل والمناخ المناسب لتكوين السلوك الدافع إلى التغيير المستمر.

## آثار التكنولوچيا على الأوضاع الإقتصادية

ولابد للباحثين عن آثار التكنولوچيا على الأوضاع الاقتصادية أن يتجهوا إلى معاهد البحث العلمي لتجنيد فرق من العلماء والباحثين ليعملوا على محاولة إستشراف المستقبل لبحث المشكلات التى قد تعترض القطاع الصناعي والتى قد لا يستطيع هذا القطاع مواجهتها حيث أن هناك ارهاصات إنتقال حتمى من المجتمع الصناعى إلى مجتمع المعلومات حيث أن إنتاج وتداول وسرعة تداول هذه المعلومات تتميز بها المجتمعات التكنولوچية المعاصرة.

## تحول التكنولوچيا من صناعة لأخرى

إن تحول تكنولوچيا صناعية محدودة الإنتشار إلى تكنولوچيا رفيعة المستوى تكون فى متناول الجميع والمثال على ذلك الحواسب الآلية فقد أصبحت الأشهر والأكثر ذيوعاً فى هذا المجال – كذلك لابد من التفكير المعتمد على محاولة التحسب لفترة قصيرة قد لا تتجاوز عدد أصابع اليد الواحدة إلى التخطيط الذى قد يمتد فترة طويلة – ومن شأن هذا أن يشجع على ظهور وذيوع الرؤية الإستراتيچية للمجتمع والتى تسعى إلى أن تستشرف الآفاق وتخطط للمجتمع على مدى ربع قرن من الزمان على الأقل.

كما أنه قد ثبت أخيراً أن المركزية إحدى أخطاء الإدارة، لذلك لابد من التحول من المركزية إلى اللامركزية على مستوى الفعل والتنفيذ – وهذا التحول يعكس تحولات فكرية كبرى لا تؤمن بالأفكار المغلقة بل تتجه إلى الإهتمام الجاد بالمجتمعات المحلية والجماعات والأفراد – كما أنه من المهم الإنتقال من الإعتماد على المساعدات المؤسسية التى تتمثل فى مؤسسات الدولة أو القطاع العام إلى المساعدات الأهلية والتطوعية والتى يؤكدها هذا النمو المتسارع للمنظمات غير الحكومية بعكس جمود مساعدات الدولة – كما أن التوجه المستقبلى للنظر فى أثر التكنولوچيا على الأوضاع الإقتصادية يجعلنا نعيد النظر فى زمر الإنتقال من الإعتماد فقط على الديمقراطية التمثيلية كما تتبدى فى النظام البرلمانى إلى صورة من صور الديمقراطية تعتمد على التشارك فى مجالات ومواقع شتى فى ضوء الإنتقادات التى وجهت لفكرة التمثيل وعدم كفايتها للتعبير عن الحاجات والمطالب الشعبية – كما أنه يجب النظر فى عملية التحول من النظام الإجتماعى القائم على فكرة الترتيب الراسى الهرمى إلى طريقة تنظيم تقوم على الشبكات التفاعلية – كما أنه يجب التحول من منطق التفكير الثنائى القائم على صيغة "أما – أو" حيث يجد الفرد نفسه مجبراً على الإختيار الجامد بين بديلين فقط إلى منطق تفكير أخر يقوم على تعدد الإختيارات ، وحق الإختلاف وحرية التنويع.

## ضرورة تقسيم العمل أولا بأول

حيث أننا لا نستطيع أن ننكر ما صادفته محاولات إستشراف المستقبل من توفيق ونجاح لكن هذا لايمنع من بذل قدر من التحليل والفحص سعياً نحو الوصول إلى موقف نقدى لهذا النجاح حيث أنه لابد من الإهتمام بالعامل البشرى وهو مايعبر عنه "بتشئ الإنسان" أى التعامل معه وكأنه شئ أو سلعة كتلك السلع التى تباع وتشترى وتقيم بثمن مالى معين وهذا أمر قد يكون عسيرا على الحاسبات الإلكترونية فى بعض الأحوال حيث أنه يسطح النظرة إلى الإنسان ومن هنا وحدت كثير من الجهود التى تركز دائماً على الإنتاج وتطوره فى إفتراضات التقدم العلمى.

ومن المؤكد أن الثورة العلمية والتكنولوچية تعبر بالفعل عن منطلق طفرة حضارية جديدة على طريق التطور البشرى – لكن هذه الطفرة لا ينبغى أن تتبدى فى كميات إنتاجية من مواد خام وطعام وإنتاج صناعى فقط وذلك أنه من الضرورى السعى بكل عزم للتنبؤ بمستقبل الجانب الإنسانى للإنسان – وعلى سبيل المثال فسوف يشهد مجتمع ما بعد الحداثة التى بدأت الثورة العلمية والتكنولوچية فى تخليقه آثاراً بعيدة المدى على الإنسان فى علاقته ببيئته وفى تحديد مصير المجتمع وتكوينه.

ويجب أن نشير إلى أن كثيراً من المشكلات التى تتعلق بالإنسان المتوقعة فى مجتمع ما بعد التصنيع مثل تزايد مشاعر الإغتراب أو إتساع نطاق إستخدام العنف أو تعدد مظاهر التحلل القيمى ترتبط إرتباطاً وثيقاً بالسياق المجتمعى الذى تجرى فيه وأهداف هذا المجتمع وهذا يعنى بالضرورة أن تنعكس آثار الثورة العلمية والتكنولوچية على حياة الإنسان سواء على وجدانه أو فكره أو خياله أو علاقاته الإجتماعية أو طموحه وأخلاقه – وكذلك فى شعور الكبرياء الذى تبرره قدراته الجديدة على التغلب على عوائق الطبيعة وإستيعاب سننها – وهذا من شأنه بغير شك يمثل دفعه لحركة التقدم ذاتها إلى الأمام ويمكن أن يتحقق هذا بالفعل حين تتسع قاعدة الإهتمام والمساندة العامة المجتمعية للعلم وأهله لتشمل كل جماهير الأمة – فمثل هذا التوجه العام للإهتمام بالعلم عندما يستوطن الوجدان المشترك لا يضمن التحريك المتلاحق والمتسارع لعجلة التقدم وإنما سوف يعزز كذلك التوجه العلمى لصالح الإنسان.

كذلك أصبح معروفاً فى عالم الأعمال القول بأن الثروة صارت تعتمد بدرجة متزايدة على العقل – وعلى سبيل المثال فإن الإقتصاد المتقدم لم يكن ليتسنى تسييره لمدة ثلاثين ثانية بدون حاسبات آلية – كما أن تعقيدات الإنتاج المستجدة وإدماج العديد من التقنيات المختلفة الدائمة التغيير وتنوع الأسواق - كل ذلك يفرض تزايداً متساراع على كمية ونوع المعلومات اللازمة لجعل النظام يعمل على إنتاج الثروة ... وغنى عن البيان أن العالم لم يتعد بعد خطواته الأولى على طريقة عملية التوجه المعلوماتي هذه – ذلك لأن أحسن الحاسبات الآلية وكذلك نظم التصميم والتصنيع التى يعمل بها مازال أمامها شوط بعيد من التقدم والتطور.

ولابد أن نضيف إلى ما سبق أن القوة وخاصة فى شكلها المادى القديم تعد محدودة بكافة المتغيرات العملية – إذ أن هناك حدا لمقدار القوة الذى يمكن إستعماله قبل أن ندمر مانود الإستيلاء عليه أو الدفاع عنه – وينطبق هذا على الثروة فالنقود لا يمكن أن تشترى كل شئ – هذا فى الوقت الذى نجد فيه أن المعرفة لا تنضب إذ بإمكاننا دائماً أن ننتج المزيد – وهناك إختلافاً آخر مهما يباعد العنف أو القوة والثروة عن المعرفة فالدنيا تنطلق إلى ما أصبح يسمى بعصر المعلومات ويتمثل هذا الإختلاف فى أن كل من القوة والثروة وفقاً لتعريفهما ملك الأقوياء والأغنياء أما المعرفة يمكن أن تكون للضعفاء والفقراء كذلك.

## التنمية البشرية

إلا أنه أثبتت التجربة فى عدد من الدول النامية أنه إذا كانت قد نجحت فى تجاوز هوة التخلف والسير على طريق التقدم بخطى متسارعة أثارت الإعجاب فإن هذا ما كان ليكون إلا عن طريق تأكيد المقولة التى تذهب إلى أن التقدم العلمى والتطور التكنولوچى يمكن أن يتيح للدول النامية فرصاً عظيمة للنمو الإقتصادى السريع – ولقد أصبحت هذه الإمكانية متاحة لكثيرين فى ظل سهولة الحصول على المعرفة العلمية المتقدمة وكذلك إختصار ما كان سابقاً من طول مسافة بين الكشف العلمى وبين ترجمة هذا الكشف إلى تطبيقات تكنولوچية محددة وبطبيعة الحال فإن إستفادة أية دولة من هذه الإمكانية يتطلب منها أن تعمل بجد ونشاط على توفير البيئة المناسبة لذلك، وقد أصبح هناك ما يشبه الإجماع على أن أول الخطوة الأساسية للمشاركة فى الثورة العلمية والتكنولوچية هى التنمية البشرية من خلال التوسع فى التعليم والتدريب والبحث العلمى والتطوير التكنولوچى وكذلك النهوض بالخدمات الصحية والتغذية والرعاية الإجتماعية.

**وأخيراً وليس آخراً فإن التقدم العلمى والتكنولوچى لم يعد يتوقف على مجرد إستيعاب ما تجمع من معرفة عبر الزمان أو لدى الآخرين وإستهلاكه - لكنه يتطلب بالضرورة التمكن من أدوات المعرفة التى تمكن الإنسان من صنعها خاصة إذا علمنا أن ما يجرى فى عالم اليوم مهما كان ضخماً - ليس إلا مقدمات لموجات متلاحقة من العلوم والمعارف التى سيقتحم بها العالم العديد من الآفاق الجديدة**

**وبعد .. فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى شرح آثار التكنولوچيا المتقدمة على الأوضاع الإقتصادية الجديدة**

**والله ولى التوفيق**






# 365.5 مليون دولار أعلى إيراد شهرى لقناة السويس



صرح السيد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن قناة السويس حققت رقما قياسيا جديدا في عائدات القناة خلال شهر إبريل 2007 الذي سجل أعلى إيراد شهري في تاريخها بإجمالي إيرادات 365.5 مليون دولار تعادل 2.076 مليار جنيه بزيادة 71.3 مليون دولار عن أبريل 2006 بنسبة 24.2% وذلك نتيجة عبور 1657 سفينة مقابل 1466 سفينة في أبريل 2006 بزيادة 13% .

يأتي إيراد أبريل 2007 متقدما على الرقم القياسي السابق الذي تحقق في شهر مارس 2007 بإجمالي إيرادات 352.6 مليون دولار بزيادة قدرها 12.9 مليون دولار .

هذا وقد سجل شهر أبريل 2007 أعلى متوسط يومي للإيرادات بلغ 12.185 مليون دولار /يوم بزياده 24% عن أبريل من العام الماضي .

كما سجل يوم 24 أبريل تحقيق أعلى إيراد يومي في تاريخ القناة بإجمالي إيرادات 15.92 مليون دولار تعادل 90 مليون جنيه مصري .

# 90 مليون جنيه أعلى إيراد يومى فى تاريخ القناة

حققت قناة السويس يوم الثلاثاء 24 أبريل الماضى أعلى إيراد يومى فى تاريخها ... حيث بلغ جملة إيراد هذا اليوم 15.93 مليون دولار أى ما يعادل 90 مليون جنيه مصرى .

ويلغ عدد السفن العابرة 64 سفينة حمولاتها 2.83 مليون طن ويأتى هذا الإيراد متقدماً على الرقم القياسى اليومى السابق الذى تحقق يوم 7 ماس الماضى .. حيث بلغ الإيراد فى ذلك اليوم 15.23 مليون دولار أى ما يعادل 87 مليون جنيه مصرى بإجمالى عدد سفن 71 سفينة حمولاتها 2.98 مليون طن.

وتأتى هذه الزيادة نتيجة للسياسات المرنة التى تتبعها إدارة هيئة قناة السويس برئاسة الفريق / أحمد على فاضل ونتيجة للتخفيضات الممنوحة للسفن العابرة وزيادة حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً خصوصاً مع ظهور الصين كقوة اقتصادية كبرى .

## 2 مليار جنيه أعلى إيراد شهري لقناة السويس

حققت هيئة قناة السويس إنجازاً جديداً يضاف إلى رصيد الإدارة المصرية الناجحة لقناة السويس – حيث سجل شهر مارس أعلى إيراد شهرى فى تاريخ قناة السويس بإجمالى إيرادات 253.6 مليون دولار. بزيادة 63.3 مليون جنيه بنسبة 22% عن نفس الشهر من العام الماضى .

وقد أصدر قسم الإحصاء إحصائية الملاحة خلال الثلاثة شهور الأولى عام 2007 . جاء فيها :

* إجمالى عدد السفن العابرة 4807 سفينة حمولاتها 197.519 مليون طن. بزيادة 385 سفينة بنسبة 8.7%
* سجلت الحمولات زيادة 25.027 مليون طن بنسبة 14.5% عن نفس الفترة من عام 2006 .

من بين السفن العابرة

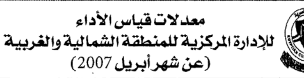
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 863 | ناقلة بترول | حمولاتها الصافية | 36.274 | مليون طن |
| 935 | ناقلة بضائع صب | حمولاتها الصافية | 29.666 | مليون طن |
| 17 | ناقلة مشتركة | حمولاتها الصافية | 746 | ألف طن |
| 524 | سفينة بضائع عامة | حمولاتها الصافية | 4.640 | مليون طن |
| 1773 | سفينة حاويات | حمولاتها الصافية | 98.551 | مليون طن |
| 430 | حاملة (جرارات متحركة - سيارات) | حمولاتها الصافية | 19.149 | مليون طن |
| 12 | سفينة ركاب | حمولاتها الصافية | 464 | ألف طن |
| 174 | سفينة أنواع أخرى | حمولاتها الصافية | 808 | ألف طن |
| 78 | ناقلة غاز طبيعى | حمولاتها الصافية | 7.221 | مليون طن |

* بمقارنة إحصائية الملاحة عن الثلاثة شهور الأولى 2007 – بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2006 – نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية:

| | | | |
|---|---|---|---|
| ناقلات البترول بمقدار | 2.019 | مليون طن | بنسبة 5.9% |
| سفن الحاويات بمقدار | 15.854 | مليون طن | بنسبة 19.2% |
| حاملات السيارات بمقدار | 2.173 | مليون طن | بنسبة 14.8% |
| سفن الركاب بمقدار | 225 | ألف طن | بنسبة 94.1% |
| سفن الصب بمقدار | 3.707 | مليون طن | بنسبة 14.3% |
| سفن بضائع عامة بمقدار | 547 | ألف طن | بنسبة 13.4% |
| ناقلات غاز طبيعى بمقدار | 1.903 | مليون طن | بنسبة 35.8% |

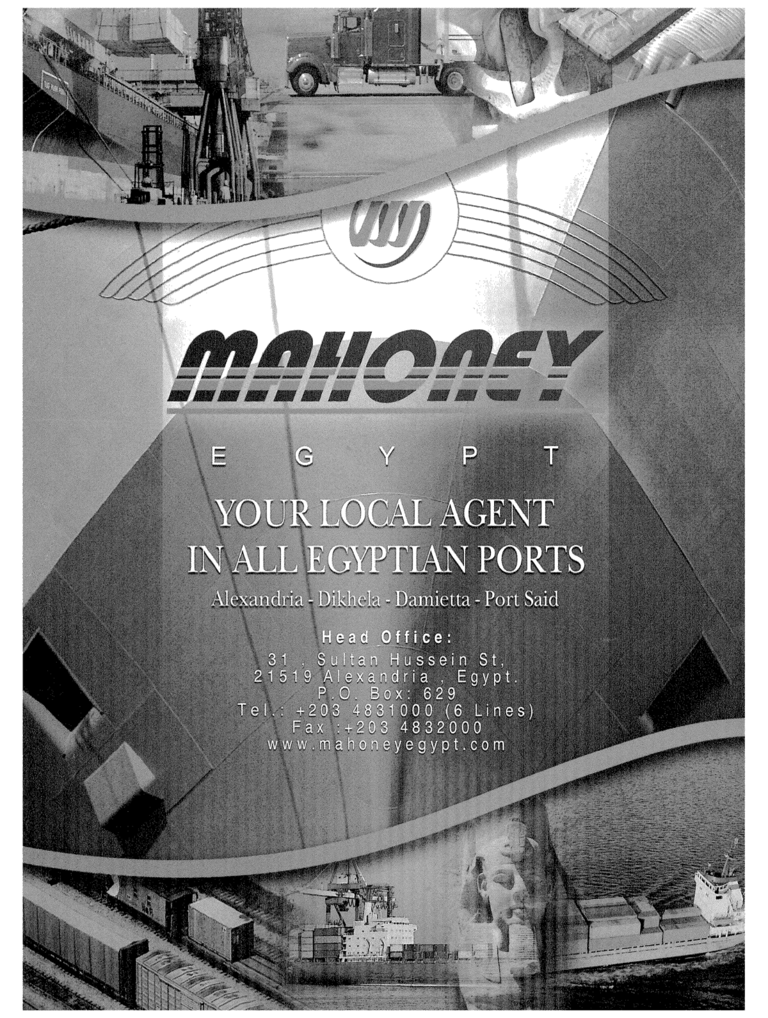
## الجمعية العربية للملاحة

قواعد التأمين وتقدير التعويض عن الحوادث البحرية وتحديد المسئولية يحاضر فيها السيد/ مارك جلوى خبير الحماية والتأمين بالملكة المتحدة والأستاذ/ عاصم نصير المحامى بالنقد وخبير الحوادث البحرية بمكتب الديب محامون وذلك فى تمام 9.30 صباح يوم الأربعاء 6 يونيه 2007 بدار القوات البحرية – المحروسة



## معدلات قياس الأداء
## للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية
## (عن شهر أبريل 2007)

| البيان | عدد البيانات الجمركية | متوسط زمن الإفراج: العمل الجمركي | متوسط زمن الإفراج: جهات العرض | متوسط زمن الإفراج: صاحب الشأن | متوسط زمن الإفراج: إجمالي | طرق التقييم: مادة أولى | طرق التقييم: أخرى | عدد التظلمات | التحكيم |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| المركز المطور بالإسكندرية | 453 | 1.59 ساعة | 21.22 ساعة | 38.45 ساعة | 61.26 ساعة | 381 | 72 | 5 | - |
| المركز المطور بالدخيلة | 6665 | 1.5 ساعة | 62 ساعة | 21.5 ساعة | 95 ساعة | 5477 | 1188 | 1 | 2 |
| الإدارات المركزية التابعة | 6932 | 0.94 يوم | 1.72 يوم | 1.71 يوم | 4.45 يوم | 5992 | 940 | 13 | 2 |


MAHONEY
E G Y P T
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com






## وزارة الإستثمار
## الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى




**الشركة الرائدة فى مجال التخزين الجمركى منذ عام ١٩٤٣**
**ميناء الأسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء سفاجا**
**- ميناء السويس - ميناء نويبع**

# الأنشطة الرئيسية

**التخزين - النقل البرى - التخليص الجمركى**
**ثلاجات تبريد - سحات تخزينية مكشوفة - مخازن جمركية مغلقة**



## الشركة حاصلة على شهادة الايزو 2000/9001

**وفى سبيلها للحصول على شهادة OHSAS 18001 :1999 وشهادة ISO 14001 - 1996**

## أهم الخدمات التى تقدمها الشركة

- **مستودع جمركى عام (ميناءجاف) على مساحة 50 فدان:**
تدير الشركة مستودع جمركى عام على مساحة 50.00 فدان يمثل ظهيراً لميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة المواصلات التى تربط بين الإسكندرية والمدن الصناعية الجديدة ويبعد 30.00 كم من ميناء الإسكندرية.
- **التخزين:**
تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة أو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها مع مراعاة قواعد السلامة الدولية.
- **النقل:**
تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على إستعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل.
- **التخليص:**
تقدم الشركة خدماتها فى مجال التخليص الجمركى.
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركى يتميز بالدقة فى التنفيذ والسرعة فى الأداء وبأقل تكلفة.
- **التبريد:**
تدير الشركة ثلاجة بمساحة 3000 م2 بميناء دمياط.

**نرحب بالسادة العملاء لزيارة المستودع الجمركى العام على بعد 30 كم من ميناء الإسكندرية -20 كم من ميناء الدخيلة**

• للاتصال بالشركة، المركز الرئيسى : باب 5 ميناء الإسكندرية - برقيا : جنهوس/إسكندرية
تليفون: 4800565 -4804621 -03/4802603 - فاكس : 03/4819591
• الفروع: دمياط: 057/290027 - سفاجا: 065/3256624 - السويس: 062/3340151
نويبع: 069/3520253 - 069/3520254 - المستودع الجمركى: 03/7470923
website:www.egywarehouse.com - Email: egywarehouse@tedata.net.eg

# لقاء مجلس الأعمال المصرى الفرنسى ونخبة من العاملين فى مجال النقل البحرى



**تلقى السيد اللواء بحرى أ.ح/ محمد زكى محمد رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات المصرية العامة دعوة من السيدة/ حسنة رشيد رئيس مجلس الأعمال المصرى الفرنسى لحضور لقاء السيد المهندس/ محمد منصور مع نخبة من العاملين فى مجال النقل البحرى وخدمات الموانئ وقد تم اللقاء الذى أكد فيه السيد وزير النقل على أهمية تطوير الموانئ البحرية وخدماتها بكافة أشكالها وكذلك تطوير النقل البحرى والطرق السريعة ليواكب حجمها التطور العالمى والتى تؤدى بدورها إلى نمو الإقتصاد القومى للدولة.**

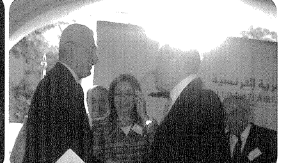
وقد أشاد السيد الوزير فى لقائه باللواء بحرى أ.ح/ **محمد زكى** محمد رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب بشركة المستودعات المصرية العامة كشركة كبيرة تؤدى الخدمات التخزينية الجمركية بمختلف الموانئ المصرية.

وقد أكد السيد رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب أن توجيهات السيد الوزير تتماشى مع النهج العام للدولة من تطوير للمعدات وتدريب للعاملين بالشركة على أعلى مستوى مع توفير خدمة متميزة بأقل تكلفة بكفاءة عالية وطبقاً لقرارات السيد وزير النقل المختلفة والخاصة بالخدمات التخزينية المختلفة والمطبقة فى جميع الموانئ البحرية المصرية مما يدعم ثبات أسعار سوق الخدمات التخزينية الجمركية والتى تدعمها الدولة.

وقد أكد السيد اللواء بحرى أ.ح/ محمد زكى محمد رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب على أن شركة المستودعات المصرية العامة تؤدى خدمات متنوعة للموانى البحرية على أعلى مستوى وذلك بتوفير أسطول من النقل الثقيل وكذلك المستودع الجمركى العام بالنهضة والذى يبعد 30 كم عن ميناء الإسكندرية ويعتبر كظهير لميناء الإسكندرية.

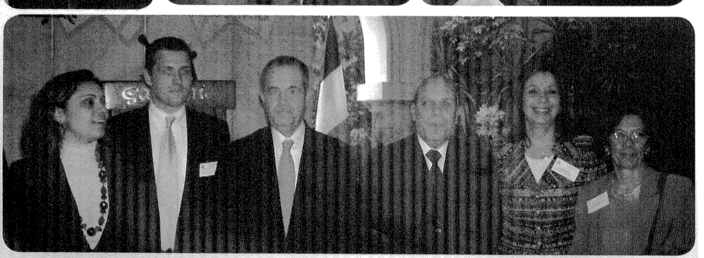
**ومن هنا يتقدم السيد اللواء بحرى أ.ح/** محمد زكى محمد **رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب بالشكر إلى السيد المهندس/** محمد منصور **وزير النقل والسيد اللوه بحرى/** مختار عمار **رئيس قطاع النقل البحرى والسيد اللواء بحرى/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية والسيدة/** حسنة رشيد **على الدعوة الكريمة واللقاء المتميز مع السيد وزير النقل.**











# ماذا يجرى فى ميناء السخنة




* قامت الدولة بالإنتهاء من إنشاء الحوض الأول بميناء السخنة فى يونيو 2000 بتكلفة 750 مليون جنيه حيث أنشأت حواجز الأمواج والمر الملاحي والبنية التحتية لأرصفة الحوض الأول بطول 2000 متر بعمق 17 متر وقامت فى مزايدة عالمية على المستثمرين الأجانب بطرح تزويد الحوض الأول بالبنية الفوقية وإدارة وتشغيل الحوض لمدة25 عاماً يعود بعدها الحوض الأول إلى الدولة – وقد فازت شركة تنمية ميناء السخنة بعقد الإلتزام للحوض الأول وتم توقيع التعاقد فى مايو سنة 1999.

* قامت شركة تنمية ميناء السخنة باستكمال البنية الفوقية للحوض الأول وتزويد الأرصفة بالمعدات اللازمة للتشغيل وقامت الشركة بإنفاق 120 مليون دولار على هذه التجهيزات. وافتتح السيد/ رئيس الجمهورية الحوض الأول لبدء التشغيل فى 26 أكتوبر 2002. ويعمل الميناء بكفاءة كبيرة منذ ذلك الوقت إلى حينه.

* قامت شركة تنمية ميناء السخنة بإعداد المخطط الشامل لباقى مساحات ميناء السخنة وذلك على نفقتها وتم عرضه على مجلس الوزراء الذى وافق على هذا المخطط الشامل فى يوليو 2003. ومن هذا المخطط يتضح أن ما تم تنفيذه من الأحواض بواسطة الدولة هو الحوض الأول وتبلغ مساحته حوالى 2 كيلو متر مربع علماً بأن المساحة الكلية لميناء السخنة تصل إلى ما يقرب من 22 كيلو متر مربع أى أن هناك حوالى 20 كيلو متر مربع يجب استغلالها لتعظيم الفائدة من الميناء.

– فبالنسبة للحوض الأول ينص عقد الإلتزام مع شركة تنمية ميناء السخنة على أن تحصل هيئة موانى البحر الأحمر على مقابل سنوى للإنتفاع بالأرض الخاصة به وكذلك تقوم الهيئة بتحصيل مبالغ معينة على كل طن بضاعة تتداول عليه – كما تقوم هيئة موانى البحر الأحمر بتحصيل رسوم دخول وخروج السفن من وإلى الميناء وكذلك رسوم القطر والإرشاد والتى إحتفظت الهيئة بها وذلك طبقاً للفئات المقررة بالقانون المصرى.

* وبما لشركة تنمية ميناء السخنة من تجربة رائدة فى إدارة الميناء فقد تم الإتفاق بين الدولة وشركة تنمية ميناء السخنة لتسويق وتنمية وإستثمار باقى أراضى الميناء حسب المخطط الشامل المذكور عاليه – وتم توقيع إتفاق التسويق والتنمية والإستثمار فى2004/6/14.

* ونتيجة للمجهودات والإستثمارات التى أنفقتها شركة تنمية ميناء السخنة نجحت الشركة فى إجتذاب الإستثمار الأجنبى اللازم لإنشاء الصناعات التالية بالميناء والوصول بالميناء إلى مصاف الموانى التجارية الصناعية العالمية وذلك بشهادة المؤسسات المالية العالمية مثل البنك الدولى للإنشاء والتعمير ومؤسسة التمويل العالمية وبنك التصدير والإستيراد الأمريكى والإتحاد الأوروبى وكافة البنوك والمؤسسات المصرية ومن ضمن هذه الصناعات:

## 1- شركة Sonker لتموين السفن

* برأسمال مرخص 20 مليون دولار أمريكى وذلك بهدف إنشاء وتشغيل محطات مستودعات وصهاريج لتخزين ومناولة المنتجات البترولية بكافة أنواعها على أحدث مستوى تقنى وكافة الأنشطة الأخرى المتعلقة بهذا النشاط داخل ميناء السخنة والموانى الأجنبية خارج جمهورية مصر العربية وذلك على مساحة 150 ألف متر مربع بميناء السخنة.

## 2- شركة لإنتاج الوقود الحيوى BIO DIESEL

* نتاج شراكة ناجحة بين مجموعة أميرال وبين شركة PTI النمساوية لهندسة النباتات والإنشاءات بالتنسيق مع وزارتى النقل والإستثمار وقطاع النقل البحرى وهيئة موانى البحر الأحمر ومحافظة السويس .

تأسست شركة أميرال للوقود الحيوى بميناء السخنة .

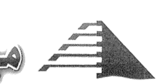
إن الوقود الحيوى 100% صديق للبيئة ويعتمد فى إنتاجه على زيوت النباتات هذا ويمكن خلطه مع الوقود العادى أو إستخدامه على حدة. ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه فى أسواق أوروبا ، الولايات المتحدة، أستراليا وغيرها من الدول لذا يعتبر الوقود الحيوى كوقود خالى من غاز ثانى أكسيد الكربون الحل الأمثل لهذه الدول. إن إستخدام الوقود الحيوى بديلاً عن الوقود العادى أصبح شيئاً متعارفاً عليه فى كثير من الدول الأوروبية. ومن المقرر إقامة مصنع مساحته 20.000 متر مربع بتكلفة إستثمارية (17 مليون يورو) لإنتاج الزيوت بميناء السخنة على أحدث التكنولوچيا والمعدات التى تؤكد تقديم أعلى نسب وحجم إنتاج من الزيوت. سيتم إنتاج 40.000 طن سنويا من الوقود الحيوى 40.000 جلسرين طبى نسبة نقاء 97% ترتفع فى المرحلة الثانية إلى 80.000 طن وقود و10.000طن زيوت طعام سابقة الإستخدام من خلال العمل بأقصى طاقة إنتاجية لهذا المصنع. ولن يكون هناك أى فاقد من هذه الزيوت حيث سيتم إعادة إستخدام الفضلات كأسمدة لتحسين التربة وسوف يبدأ المصنع فى إنتاج الوقود عام 2006 وستقام مزرعة لأشجار الجاتروفا الأمر الذى يستلزم إستصلاح ما يقرب من مائة ألف فدان على مراحل المشروع المختلفة بدأت بـ 400 فدان كمزرعة للشتلات والأبحاث ثم 6800 فدان بالسويس وتبلغ التكلفة الإجمالية للزراعة حوالى 88.7 مليون يورو. ويقدم هذا المشروع قيمة مضافة متعاظمة للإقتصاد القومى من حيث إرتفاع حجم الصادرات بالإضافة إلى إقامة مجتمعات سكنية بجوار المزارع المقرر إقامتها حيث أن كل 20.000 فدان تحتاج إلى عمالة مباشرة تبلغ 2000 عامل مع أسرهم أى أن المشروع يحقق عشرة آلاف فرصة عمل مع توطين عشرة آلاف أسرة بجوار المزارع.

## 3 - مشروع تكرير السكر

مشاركة مع شركة تيت أندلايل (Tate& Lyle) والرائدة فى هذا المجال وشركة سافولا السعودية.

وسيتم إستيراد السكر الخام من البرازيل خاصة ودول أخرى، وستسمح الجودة العالية لهذا السكر بتخفيض رأس المال المطلوب للمشروع وكذلك تخفيض التشغيل وسيكون هذا المشروع قاعدة صناعية كبرى فى السخنة ليملأ الفراغ أو الفجوة الإستيرادية والشكل القانونى للمشروع . شركة مساهمة مصرية بنظام المناطق الحرة الخاصة وتحتاج المرحلة الأولى إلى مساحة 60 ألف متر مربع والتوسعات المستقبلية إلى 40 ألف متر مسطح. وسوف تعالج المخلفات قبل إلقائها فى المجارى العامة وتبلغ التكاليف الرأسمالية للمشروع حوالى 120 مليون دولار أمريكى وتبلغ القدرة الإنتاجية للمشروع فى مرحلته الأولى 750 ألف طن سنوياً مكونة من 600 ألف طن من السكر الحبيبى بالإضافة إلى 150 ألف طن من السكر السائل والمطلوب للمشروعات وسيعمل المصنع 24 ساعة يومياً 350 يوم فى السنة ويمكن زيادة التوسعات إلى مليون طن سنوياً وسيعود المشروع على الدولة مباشرة بالعائد الدولارى من التصدير وكذا تكاليف رأسمالية وتشغيلية منخفضة ومكان قوى فى السوق المحلى والعالمى ومما هو جدير بالذكر أن معظم مكونات المعدات محلية الصنع وتوجد خبرات إنتاج المشروع . كذا مخزون إستراتيچى السكر للإستخدام المحلى

والعائد الغير مباشر هو خبرات إنتاج المشروع موجودة فى مصر وآلاف فرص العمل وتدريب عالى الجودة



# ميناء السخنة

## ندوة عرض مراحل تطوير موانئ البحر الأحمر

نظمت غرفة ملاحة السويس و البحر الأحمر ندوة برعاية السيدْ اللواء / هشام عمر السرساوى رئيس الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر و برئاسة الأستاذ / سعيد أحمد على رئيس مجلس إدارة الغرفة بقاعة المؤتمرات بالهيئة و ذلك لعرض مراحل تطوير موانى البحر الأحمرو من أهمها تطبيق نظام الإدارة الإلكترونية بميناء الأدبية كبداية و يليها تباعا موانى البحر الأحمر أسوة بما هو معمول به بمينائى الإسكندرية و دمياط حيث يبدأ التشغيل التجريبى للميناء خلال الشهر القادم و قد شرفها بالحضور مجموعة من كبار قيادات هيئة موانى البحر الأحمربجانب أعضاء الجمعية العمومية للغرفة من شركات الملاحة و التوكيلات الملاحية و مستودعات التخزين العاملة فى ميناء الأدبية وقد تم الشرح التفصيلى و التوضيحى لمراحل التطوير من قبل الشركة المنفذة للمشروع **( شركة الحلول المتكاملة).**

و بناء على ذلك بدأت غرفة ملاحة السويس و البحر الأحمر بتنظيم دورات تدريبية لكل من التوكيلات و الشركات العاملة فى ميناء الأدبية خلال الفترة من 21 : 23 مايو 2007 و ذلك لتعريف عن كيفية التعامل مع النظام الإلكترونى بالميناء بشكل واقعى مما يمنح الفرصة للشركات لإبداء أى ملاحظات عند التطبيق العملى تجنبا لحدوث أى مشاكل أو معوقات قد تعترض سير العمل .

**اللواء / هشام السرساوي**

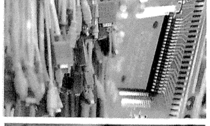
**الأستاذ / سعيد أحمد**

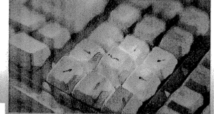
## هيئة المعونة الأمريكية .. والمانيفست الإلكترونى

**عقدت لجنة تيسير التجارة ندوة بتاريخ 2007/5/17م فى فندق هيلتون - جرين بلازا بالإسكندرية موضوعها "المانيفست الإلكترونى". وقد حضر عن اللجنة مجموعة من العاملين بشركة BEARING POINT (ممثل هيئة المعونة الأمريكية)، ممثلو وحدة تطوير الجمارك، ممثلو مصلحة الجمارك المصرية وممثلو المكتب الفنى لمعالى وزير المالية وكذا ممثلو وزارة الدولة للتنمية الإدارية. كما حضر عدد من ممثلى المجتمع التجارى المهتمين بموضوع الندوة. وقد وجهت الدعوة إلى كل من شركة ITSC/ EDI POSTSERV وشركة AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION لعرض ما تم تطويره من خدمات آلية تتعلق بالمانيفست الإلكترونى.**

شملت فعاليات الندوة جلسة مناقشة مفتوحة مع ممثلى المجتمع التجارى لتقييم ما تم إنجازه بشأن إدراج بيانات المانيفست أو إستقبال ملفات المانيفست إلكترونيا من شركات الوكلاء الملاحيين من خلال المراكز اللوجيستية المقامة بالميناء. وفى هذا الصدد، فقد أكد الأستاذ/ محمد نبيه حمزة - مستشار معالى وزير الملية للتكنولوجيا على النقاط التالية:

* تعليمات معالى وزير المالية تقضى بتسهيل عملية استقبال البيانات الخاصة بالمانيفست بكافة الوسائل الآلية الممكنة،
* توفير الخدمة عن طريق المراكز اللوجيستية كبديل متاح لإدراج البيانات أو إستقبال الملفات الإلكترونية بصورة دقيقة وسريعة،
* توفر عنصر أمن وخصوصية البيانات فى جميع الآليات التى توفرها مصلحة الجمارك،





* الحرية الكاملة - للوكيل الملاحى أو وكيل الشحن - فى اختيار الأسلوب الأكثر ملاءمة لإرسال بيانات المانيفست إلكترونيا للجمارك عن طريق شركة ITSC/EDI POSTSERV أو شركة AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION أو المراكز اللوجيستية.

وقد قامت شركة ITSC/EDI POSTSERV بإجراء عرض تعريفى عن خدمة "إرسال بيانات المانيفست الإلكتروني" عن طريق الشبكة الخاصة بالشركة وهى خدمة مدفوعة الأجر. كما أبدت الشركة استعدادها التام لإجراء البرامج التدريبية اللازمة على استخدام الخدمة للشركات.

من جانبها، قامت شركة AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION بإجراء عرض تعريفى عن نظام "الخدمات الجمركية على الإنترنت" وهو نظام قامت الشركة بتطويره لصالح مصلحة الجمارك المصرية من خلال وزارة الدولة للتنمية الإدارية وبرنامج التنمية التابع للأمم المتحدة "UNDP" فى إطار برنامج "الحكومة الإلكترونية". وقد أوضحت الشركة بأن جميع الخدمات التالية مجانية ولا تحتاج لأية متطلبات فنية من جانب الشركات المستفيدة منها:

* خدمات المانيفست الإلكترونى وتشمل "إدراج بيانات المانيفست مباشرة داخل نظام الجمارك"، "إرسال بيانات المانيفست إلكترونياً بمعيار UN/EDIFACT"، "إرسال بيانات المانيفست إلكترونيا بمعيار XML"، "إدراج طلبات تعديل المانيفست (تعديل البيانات الاساسية، تعديل الوجهة، التنازل، ضم البوالص، فك البوالص)"، "إدراج بيانات البوالص المجمعة"، "متابعة المانيفست"، "متابعة وضعية بوالص الشحن من حيث الإجراءات والإفراج". وفى هذا الصدد، أوضحت الشركة أنه يمكن إدراج بيانات المانيفست على أى عدد من المراحل وباستخدام أى أسلوب فى كل مرحلة. وأكدت الشركة على أن النظام يقوم بتدقيق ومراجعة البيانات آلياً مع توضيح الأخطاء وتمكين المستعمل من تصحيح البيانات آنياً قبل تخزين المعلومات بقواعد بيانات الجمرك،
* خدمات الإقرار الجمركى الإلكترونى (الـوارد) تحت كافة النظم الجمركية بما فى ذلك من إمكانية تدقيق البيانات، الربط مع بيانات المانيفست، الحصول على رقم 46، وحساب القواعد والرسوم المستحقة.
* خدمات الإقرار الجمركى الإلكترونى (الصادر) تحت كافة النظم الجمركية بما فى ذلك من إمكانية تدقيق البيانات، وحساب القواعد والرسوم المستحقة،
* خدمات المستودعات العامة والخاصة والتى تشمل طلبات التخزين.
* خدمات السماح الموقت والتى تشمل "إدراج بيانات طلبات التسوية"، "متابعة أرصدة الضمانات"، و"متابعة أرصدة الخامات" والتى تم تشغيلها فعلياً إعتباراً من 2007/1/1م.

كما شمل عرض الشركة إجراء عرض مصور لجميع خدمات المانيفست الإلكترونى السابقة الذكر.

وقد تم مناقشة العديد من الأسئلة والاستفسارات من جانب المجتمع التجارى مع الشركات العارضة للتأكد من ملاءمة الخدمات المقدمة للإجراءات والاحتياجات.

فى ختام الندوة، قام ممثل شركة BEARING POINT بإعلان النتائج التى تم التوصل إليها وقد كانت على النحو التالي:

* يتم تفعيل الخدمة المقدمة من شركة ITSC/EDI POSTSERV إعتباراً من يوم السبت الموافق 2007/5/19م،
* تنتهى مصلحة الجمارك المصرية من إجراء كافة الاختبارات المتعلقة بنظام "المانيفست الإلكترونى" المنفذ بواسطة شركة AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION خلال أسبوع ينتهى فى 2007/5/24م،
* فى حال قبول النظام، يتم تفعيل نظام "المانيفست الإلكترونى" المنفذ بواسطة شركة AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION إعتباراً من تاريخ 2007/5/26م.



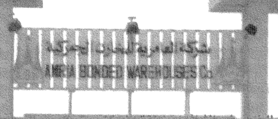
# شركة العامرية للمخازن الجمركية



# Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية





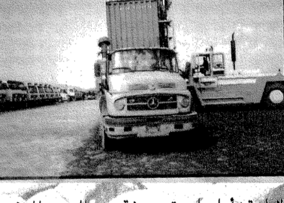
شركتنا :-

الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .

- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

## نشاط الشركة :-

- تخزين جميع انواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع انواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد اقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن او الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

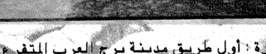


## موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق ( القاهرة - الإسكندرية - برج العرب ) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات


Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية


ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع



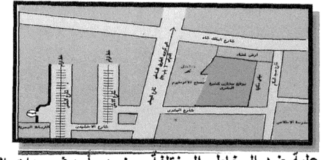

# مستودع البشرى

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

**الوصف العام:**

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).








- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

**نشاط المخزن:**

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - ( L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

**نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.**


العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى – الإسكندرية - تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات يرجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : A.C . H .UN ٥٤٥٦٦ فاكس : ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com



# I.M.O. LEGISLATIONS YEAR 2007

Written by Capt. Theodoros Spanos

**The purposes of the present, being a summary selected from the publications/ circulars of I.M.O. & various classifications, is to guide the readers of the magazine to the new regulations of International Maritime Organization ( I.M.O.), in force during the year 2007. However due to the volume of the work / texts, it will be presented in parts, separately for each category, monthly**

**SOLAS 74**

**Amendments in Force 1st January 2007**

**1.Chapter II-1 Construction, Structure, stability, machinery, electrical:**

**Part A General, Regulation 2**

Definition of the "Bulk carrier" as regulation XIVI.1, has been clarified by a new paragraph No 14.

**2.Chapter II-1 Construction, Structure, Stability, Machinery, electrical**

**Part A 1 structure Reg. 3.3.**

Paragraph Nos 1, 2 have been revised as following:

1.For the purpose of this regulation & reg 3-4, tankers include oil tanker as defined in reg. No2, chemical tankers as defined in reg VII/8.2 and gas carrier as defined in reg VII/11.2.

2.Means to enable crew to have a safe access to the bow, even in a bad weather conditions are to be provided .Such means of access shall be approved by the Administration based on the guidelines developed by the Organization. (Resolution MSC 62 ( 67 )

**3.Chapter II-1 Structure, Subdivision, Stability, Machinery, electrical,**

**A new reg. No 3-7 has been added with following text:**

1.A set of drawings / plans " as built " to be kept onboard vessels constructed after 1rst January 2007, showing any subsequent structural alterations.

2.An additional set of same drawings / plans to be kept by the cas defined in regulation IX / 1.2 ( refer to MSC/ Circ. 1135 )

**4.Chapter II-1 Construction, Structure, subdivision, stability, machinery, electrical**

**A new regulation 3-8 Towing & mooring equipment, has been added to read:**

1.This regulation applies to the ships constructed on / after 1st January 2007, excluding emergency towing arrangements provided as per regulation 3-4.

2.Ships constructed on/after 1rst January 2007 shall be provided with the arrangements, equipment and fittings, safe working load, as enable the safe conduct of all towing and mooring operations associated with the normal operation of the ship.

3.The above (paragraph 2) arrangements, equipment and fittings, shall meet the appropriate requirements of the Administration or an organization recognized by the Administration under regulation 1/6."

4.Each fitting or item of equipment provided under this regulation shall be clearly marked with any restrictions associated with its safe operation, taking into account the strength of its attachment to the ship's structure.(Refer to MSC/Circ. 1175 ).

**5.Chapter II-1 Construction Structure, subdivision, stability, machinery, electrical installations**

**New regulation No 23-3 (or 25) has been added.**

1."Regulation 23-3 Water level detectors on single hold cargo ships other than bulk carriers" of the current version of this Chapter, and

2."Regulation 25 Water level detectors on single hold cargo ships other than bulk carries" of the revised version of this Chapter

Solas 74 page 2

**6.Chapter II-1 Construction Structure, subdivision, stability, machinery, and electrical**

**Regulation 31 – Machinery controls.**

The existed paragraph 2.10 have been deleted, a new paragraph 6 added after the existing paragraph 5, & a new subparagraph. 10 added to paragraph 2.

**7.Chapter II-1 Construction Structure, subdivision, stability, machinery, and electrical**

**Regulation 45**

Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

After the heading the following words are added: "(paragraphs 10 and 11 of this regulation apply to ships constructed on or after 1 January 2007)."

Existed paragraph 10 is replaced with the following:

No electrical equipment shall be installed in any space where flammable mixtures are liable to collect, e.g. in compartments assigned principally to accumulator batteries, in paint lockers, acetylene stores or similar spaces, unless the Administration is satisfied that such equipment is:

a.essential for operational purpose;

b.of a type which will not ignite the mixture concerned;

c.appropriate to the space concerned; and

d.appropriately certified for safe usage in the dusts, vapours or gases likely to be encountered.

**8.Chapter II-1 Construction Structure, subdivision, and stability, machinery, electrical**

**Regulation 45**

Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

A new paragraph 11 added after paragraph 10, which reads:

In tankers, electrical equipment, cables and wiring shall not be installed in hazardous locations unless it conforms with standards not inferior to those acceptable to the Organization. However, for locations not covered by such standards, electrical equipment, cables and wiring which do not conform to the standards may be installed in hazardous locations, based on a risk assessment to the satisfaction of the Administration, as to ensure that an equivalent level of safety is assured.

* Refer to the standards published by the International Electrotechnical Commission, IEC 60092-502:1999. Electrical installations in ships – Tankers, The existing paragraph 11 is renumbered as paragraph 12.

**9.Resolution A.744(18), as amended Guidelines on the Enhanced Programme of Inspection during Survey of Bulk Carriers and Oil Tankers.**

Existing section "Contents" is replaced.

Annex A – extensive editorial changes and the new section 5.6 "Survey planning meeting" added.

Annex 4A – a new annex, titled "Survey Programme" added.

Annex 4B – a new annex, titled "Survey Planning Questionnaire", added

Annex 6 – existing text replaced.

Annex 13 – a new annex, titled "Strength of cargo hatch cover securing arrangements for bulk carries", added.

Annex B – existing text replace.

Part A – a new part, titled "Guidelines on the enhanced Programme of inspections during survey of the double hull oil tankers:, added

* Refer to Resolution 744 (18)

Part B – a new part, titled "Guidelines on the enhanced Programme of inspections during survey of oil tankers other than double hull oil tankers", added using the text of the original Annex but with extensive editorial changes and the new section 5.6 "survey planning meeting" added.

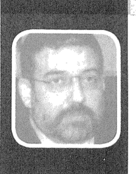
# اللوجستيات فى مجتمع غير لوجيستى

## (العقدة والحل)

**تعتبر صناعة اللوجستيات إحدى سمات العصر الحديث وبقدر تطور تلك الصناعة يكون مستوى التقدم الاقتصادى والاجتماعى للأمم والشعوب**
**إن المراقب لمدى تطور الدراسات اللوجستية وتداخلها فى مجمل الأنشطة الاقتصادية سوف يصل إلى نتيجة واحدة مفادها أننا نعيش عصراً يمكن أن نطلق عليه عصر اللوجستيات**

## برأيك

**ونحن نفتح هذا الملف الشائك والمتداخل**
**كيف يتم تطوير تلك الصناعة الإستراتيجية ؟؟**
**كيف نعظم ما يسمى بالقيمة المضافة لهذه الصناعة ؟؟**
**وفى النهاية كيف يصبح مجتمعنا لوجستياً ونحن ننشد تطبيق وتطوير الافكار والمبادئ اللوجستية ؟؟**

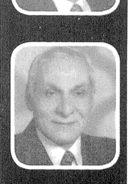


### المهندس / حسام لهيطة
رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية

- هذه المنظومة اللوجستية سهلة التحقيق إذا ما حدث مستوى معين من الإلتزام فى التخصص
- للوجستيات أثر فعال فى تعظيم القيمة المضافة و هو أحد مستهدفات المنظومة اللوجستية

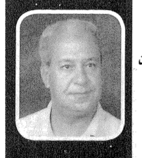
### الدكتور أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

**ومن الضرورى أن يكون فى كل ميناء مركز لوجستى حيث أن مفهوم الميناء قد تغير من أن نقطة التقاء مختلف الوسائل وليس له علاقة بمنظومة النقل وأصبح الميناء مركزاً اقتصادياً متكاملاً يشمل كثير من الأعمال ذات القيمة المضافة**



### ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

**إن البحث عن مستقبل أفضل لمصر يعتمد على تعميق ثقافة الأداء أو الانجاز والأخذ بأساليب ومفاهيم الثورة اللوجستية حاملة مسئوليتها بما يترتب عليها اليوم وغداً للحاق - ولو بشكل متأخر جدًا - بقطار التقدم الذى هو - فى عبارة واحدة - قضية التنمية المستدامة.**



### الأستاذ/ سمير معوض
محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

**الكرة الأرضية صارت الآن قرية لوجستية وورشة إنتاج موحدة الإيقاع وسوقاً تخضع لتوجيهات جهاز عصبى مركزى واحد لا يكف عن التمدد والاتساع**

### المهندس / حسام لهيطه
**رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية**

أستقرت الأكاديميات العملية والمؤسسات المتعاملة فى النشاط اللوچستى على مفهوم متعارف عليه والذى يدور حول تحقيق كل أو أغلب ما يعرف بـ ( 7 Rights ) بمعنى تداول السلعة الصحيحة بالوسيلة الصحيحة عبر الوسيطة الصحيحة فى الوقت المناسب وإلى المكان الصحيح إلى المتلقى الصحيح من المرسل الصحيح . ومن هذا المنطلق فالنشاط اللوچستيى يساهم مساهمة فعالة فى خلق منفعة زمنية ومنفعة مكانية للسلع و البضائع .

و لقد تم إرساء مجموعة المفاهيم والمعايير التى تمثل أسس المنظومة اللوچستية فى الأنشطة ، وأشارت بعض الدراسات إلى أن اللوجستيات كانت تمارس منذ قديم الأزل ، إلا أن التخصص وتقسيم العمل أبرز أهميتها كجزء من عمليات الإنتاج والتوزيع، وهذه هى الجزئية التى نود التركيز عليها، فأحد أهم أسباب تنامى أهمية اللوچستيات ( أو عدم تناميها) فى مجتمع ما ، يعود إلى فكر المنتج أو المصنع أو التاجر ، فلايزال كثير من المنتجين والمصنعين والتجار فى مصر يرغبون أن يمارسوا كل ما يتعلق بالنشاط بأنفسهم وفى ذات الآن ، فيمدوا جهودهم إلى نقل مستلزمات الإنتاج والمواد الخام و كذلك إلى نقل المنتجات سواء إلى المخازن أو الأسواق أو حتى للخارج ، ويعين ضمن طاقم العاملين فى مصنعه متخصصين فى التعاملات مع الجمارك ظنا منهم أن فى تلك الممارسات نوع من التوفير فى التكلفة الكلية التى يتحمل بها المنتجات و الواقع هو خلاف ذلك ، فممارسة غير المتخصصين للانشطة التى لا يبدوعون و لا يتخصصون فيها ينتج عنه تحمل المنتج النهائى سواء (صادرات أو واردات) بتكاليف إضافية أكثر مما لو أنيط للمتخصصين القيام بأدوارهم .

فلقد أثبتت التجارب العملية إلى أن توغل الأنشطة اللوچستية وإندماجها ضمن الأنشطة الإقتصادية ، لن يتأتى إلا بإعلاء مفهوم " التخصص "، وهذا يتطلب تحقيق مجموعة من الإشتراطات أهمها من وجهة نظرنا أن يحدث تغيير فى "ثقافة" المنتج و المصنع و التاجر بحيث يركز فى إختصاصه فى الإنتاج و يبدع فيه، ويستدعى المتخصصين فى أداء مختلف الخدمات اللوچستية لينشغلوا بتلك المهام التى تمثل حلقات فى السلسلة الإنتاجية قبل و بعد عملية الإنتاج. و من ثم يكون الشكل المقترح للمنظومة اللوچستية أن تتولى جهات متخصصة عملية نقل مستلزمات الإنتاج و المواد الخام من الموردين إلى المصنع التى يتخصص فى عملية الإنتاج ثم يتولى متخصصون فى عملية النقل نقل المنتجات النهائية إلى المخازن أو مراكز التوزيع و منها يتم نقلها إلى الموانئ أو الأسواق ومراكز الإستهلاك .

**بقية المنشور فى الصفحة السابقة المهندس / حسام لهيطة**

هذه المنظومة اللوجستية سهلة التحقيق إذا ما حدث مستوى معين من الإلتزام فى التخصص ، لكن ما تعانيه المنظومة اللوجستية من عدم إتزان هو عائد فى الأساس إلى المفهوم الخاطئ لدى البعض بضرورة وصول بضائعهم إلى موانئ معينة و الإفراج عنها عبر تلك الميناء دون غيره و فى التعامل مع هؤلاء الأشخاص و من خلال تلك الإجراءات و هذه النظرة تمثل أحدى المشكلات المعوقة لإنتشار الفكر اللوجستى الحديث، حيث تختلف التعاملات من جمرك لآخر و تقريباً فى مختلف منافذ العبور المصرية سواء موانئ أو مطارات أو غيرها ، و لكى يتم التغلب على هذا المعوق الأساسى فمن الضرورى السعى إلى توحيد التعاملات فى مختلف المنافذ الجمركية و أن تكون الخدمة المقدمة من خلال منفذ جمركى ما متاحة فى باقى المنافذ و هى ما يطلق عليها Any Entry Port و التى بمقتضاها يمكن على سبيل المثال أن يدون فى بوليصة الشحن أن ميناء الوصول ميناء الأسكندرية و تصل السفينة بالبضاعة فى ميناء بورسعيد ، و الذى بناء عليه تتسع دائرة الإختيار للمستورد أن يفرج عنه بضاعته من أى منفذ جمركى مصرى بذات الإجراءات و فى نفس الفترة الزمنية وبنفس التكلفة ، و هو ما يعرف فى الفكر الإقتصادى الحديث بـ Fixed Delivery Regime حيث تطبق نفس الإجراءات / و بنفس المستندات / و تستغرق نفس المدة / و بنفس التكاليف ) .

إن تحقيق هذه المعايير البسيطة لتفعيل المنظومة اللوجستية يمكن أن يؤدى بالتبعية إلى وفر كبيرة فى التكاليف التى يتم تحملها على أثر تحريك البضائع ما بين الموانئ المختلفة لأسباب غير منطقية و من ثم يكون للوجستيات أثر فعال فى تعظيم القيمة المضافة و هو أحد مستهدفات المنظومة اللوجستية.

**الدكتور أحمد عيسوى صالح**
**عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية**

# اللوجستيات تيار لا يمكن توقفه

تشير اللوجستيات إلى إدارة سلسلة العرض فى التجارة والصناعة وتعنى فى القطاع الخاص (عملية الإدارة الإستراتيجية للتحرك والتخزين للمواد والمعلومات المرتبطة بها من نقطة إلى أخرى ).

إن اللوجستيات تعنى حركة البضائع من نقطة منشئها إلى المكان الصحيح وفى الوقت المحدد وبالشكل المناسب وبالتكلفة المناسبة وهى ما تسمى Four rights للوجستيك العديد من الأسس منها:

- إدارة كل الأنشطة التى تسهل الحركة والتنسيق للعرض والطلب.
- عملية التخطيط والتنفيذ والمراقبة لكفاءة تدفق البضائع وتخزينها وخدماتها والمعلومات المرتبطة بها من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك لمواجهة احتياجات المستهلكين.
- إدارة اللوجستيات يشار إليها «بربط التفكير» فمقارنة بحركة التجارة وعلاقاتها بين الأنشطة المختلفة أخذاً فى الاعتبار المكان على طول سلسلة العرض تقع فى موضع القلب من تخطيط اللوجستيات.

**وفيما يلى مكونات إدارة اللوجستيك التى تحدد سلسلة العرض:**

* معرفة أماكن الحصول على المواد الخام ومكوناتها.
* النقل الداخلى .
* عملية التداول والتخزين وربطها بعملية الإنتاج
* التوزيع النهائى للسلع تامة الصنع للمستهلك.
* عملية ما بعد البيع شاملة عمليات الارجاع والاستبدال.

**ويتوافر فى مركز اللوجستيك ما يلى :**

* موقع جغرافى متميز. * استقرار سياسى .
* توافر نظم اتصالات حديثة.
* توافر مطار لخدمته وتوافر شبكات النقل الجوى .
* تواجده فى ميناء محورى .

وهذه العناصر متوافرة جميعها فى مصر وفى موانينا البحرية الإسكندرية - بورسعيد - دمياط وتم إنشاء مركز لوجستيات فى ميناء شمال السخنة.

إن مركز اللوجستيات يكون جاذباً لما يلى :

* الشركات الصناعية. * التخزين . * متعهدى النقل .
* خدمات النقل مثل الاصلاح والصيانة لوسائل النقل وإصلاح الحاويات وتنظيفها .
* المعلومات وخدماتها .
* الأنشطة ذات القيمة المضافة .
* هذا فضلاً عن أن مركز اللوجستيات سوف يحقق أهدافاً اقتصادية أخرى هامة مثل جذب رؤوس الأموال الأجنبية واستقدام المعرفة التكنولوجية وخلق فرص العمالة والمساهمة فى خلق خبرات فنية وإدارية متطورة وربط الاقتصاد المحلى بالمتغيرات والتطورات العالمية، وخفض التكاليف وسرعة تنفيذ الطلبات وزيادة الجودة.

اللوجستيات تيار لا يمكن توقفه ففى عصر العولمة فإن الشركات الصناعية تخطط لتدفق إنتاجها من خلال شبكة اللوجستيات العالمية حيث يحاولون بل ويحصلون على مدخلاتهم اللازمة للإنتاج بالجودة المرتفعة والحجم الذى يريدون الحصول عليه بأقل تكلفة وفى الوقت الذى يحددونه وأى إنحراف فى أى منها سواء الكمية أو التكلفة أو الجودة أو التوقيت ينتج عنه تكلفة إضافية تؤدى إلى تقليل الربح وإلى اختلال نقطة التوازن أو نقطة التعادل.

ومن جهة أخرى فإن الشركات تواجه بنفس الأسلوب لتلبية احتياجات المستهلكين سواء المستهلكين فى السوق المحلى أو السوق الأجنبى حيث يلزم أن يصل إنتاج الشركات إلى الأسواق بحالة جيدة وأسعار مناسبة وفى التوقيت الذى يتوقعه المستهلكون وتجار التجزئة والجملة وبقدر ما تكون الدقة فى كل تلك الظروف بقدر ما يشعر المستهلكون بالرضا والإرتياح وإذا لم تتمكن الشركات من تحقيق ذلك فإنها ربما تخرج من الأسواق.

وعلى ذلك فإن تنمية نظام اللوجستيات عمل هام وضرورى لتلبية الحد الأدنى للإحتياجات وتحقيق أقصى ربح .

وبالنظر إلى الحركة الديناميكية للاقتصاد العالمى فإننا فى مصر نواجه منافسة شديدة من حيث الجودة والسرعة والسعر لخدمات اللوجستيك. فكما سبق أن أوضحنا فى تحليل تجارة مصر الخارجية الصادرات والواردات فإن الصادرات تتمثل فى صناعات أولوية فى حين أن الواردات يتمثل أغلبها فى السلع الإستثمارية والسلع الوسيطة ومستلزمات الإنتاج.

وأن السياسة الاقتصادية تستهدف تشجيع الصادرات كمحرك أساسى للاقتصاد المصرى والتنمية وفى نفس الوقت فإن ترشيد الواردات ليس عملاً سهلاً لأن الواردات تتصف بعدم المرونة لكون حوالى 75% منها يتمثل فى السلع الاستثمارية والوسيطة ومستلزمات الإنتاج ولذا فإننا يلزم أن نبنى وننمى ونطور نظام اللوجستيات لننجح فى توسيع السوق وتحقيق أقصى ربح حيث أن التجارة الخارجية بشقيها الصادرات والواردات لها الأولوية القصوى فى سياسة مصر الإقتصادية وتنمية اللوجستيات يعنى كما سبق أن أوضحنا جذب المزيد من الاستثمار الأجنبى المباشر وجذب المستثمرين لتنمية صناعة الصادرات واستقدام المعرفة التكنولوجية وتحقيق المنافسة فى الأسعار والدقة فى المواعيد سواء الاستلام أو التسليم والحالة الجيدة للسلع.

ومن الضرورى أن يكون فى كل ميناء مركز لوجستى حيث أن مفهوم الميناء قد تغير من أن نقطة التقاء مختلف الوسائل وليس له علاقة بمنظومة النقل وأصبح الميناء مركزاً اقتصادياً متكاملاً يشمل كثير من الأعمال ذات القيمة المضافة ويلزم إعادة بناء مجتمع الميناء على أساس تجارى وأن يرتبط تخطيطه بالأنشطة التسويقية ويتحول إلى مفهوم صناعة أو إقتصاديات الموانى ذو العقلية التجارية وأن يتوسع خارج نطاقه وأن يرتبط بسلسلة النقل وأن يتحول إلى مركز لوجستى حيث يتم نقل البضائع من نقطة المنشأ إلى المكان المحدد وبالشكل الصحيح وبالتكلفة الأقل ولنا فى تجربة وخبرة ميناء شمال السخنة أسوة حسنة.

# اللوجستيات في مجتمع غير لوجيستي

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ - خبير ومستشار بحري

## «أين نحن من «ثورة» اللوجستيات؟ ... مجرد سؤال!!»

**«ليست هناك أسرار للنجاح فالنجاح هو القيام بأشياء أنت تعرف أنه يتوجب عليك القيام بها» جان بول سارتر**

تمثل العقود الأخيرة من القرن التاسع عشر بداية الثورة الصناعية Industrial Revolution حيث خلقت آلات وأساليب التقنية الجديدة تقدم تكنولوجي سريع وعظيم وتمت اكتشافات واختراعات هامة عاونت على خلق جو ازدهرت فيه الصناعة (السفن البخارية حيث حلت قوة الدفع بالرفاص محل الشراع. السكك الحديدية 15 سبتمبر 1830. التلغراف حيث تم إرسال أول برقية بواسطة تلغراف مورس 24 مايو 1844. مترو الأنفاق 10 يناير 1863 التليفون 1878 الراديو 1889) و ... الخ.

وتمثل العقود الأولى من القرن العشرين بداية ثورة المواصلات والاتصالات وهي مرحلة جديدة رئيسية في العلوم والتقنية حيث أدت ثمرة التعاون بين العلوم اللاسلكية والالكترونية إلى إنتاج (التليفون اللاسلكي 12 ديسمبر 1901. التليفون الكاتب (التلكس). الطائرة 17 ديسمبر 1903. الكمبيوتر 1946) و.. و... الخ

وتمثل العقود المتوسطه من القرن العشرين بداية أعظم الثورات العلمية Scientific Revolution التي غيرت مسار الحياة بشكل جذري بما تحمله من تقنيات جديدة وأساليب حديثة وكانت لها إنجازاتها على قطاعات الصناعة والتجارة والنقل للأقمار الصناعية (السوفيتي 4 أكتوبر 1957 والأمريكي26 أبريل 1962) سفن الفضاء Space craft ابتداء من مركبات ميركوري وانتهاء بابوللو ومكوك الفضاء اطلنطس وديسكفري. الإنترنت وحيث انتهى وإلى الأبد عصر المستندات الورقية وحل محله النظام الالكتروني. الفاكس. البريد الالكتروني. القمر الصناعي التليفزيوني التلستار 23 يوليو 1962 الذي أدى إلى إمكانية نقل الأحداث في أي منطقة في العالم إلى أي منطقة أخرى على الفور. المحمول 3 يوليو 1974. و... و.. الخ.

وتمثل العقود الأخيرة من القرن العشرين بداية الثورة اللوجستية Logistic Revolution التي غيرت نمط الحياة في الدول الصناعية تغييراً كاملاً حيث عملت على فصل الفجوة المكانية والزمانية في شبكة شديدة التعقيد تشمل مراكز الإنتاج والاستهلاك والنقل والتخزين والتسويق والتوزيع وتداول المعلومات الكترونياً وتزامن حركات المعدات في دقة وإحكام .

**لكن ما هي حكاية الثورة اللوجستية؟**

الحكاية أنه نتيجة لـ:

* ضغوط المنافسة الشديدة التي يتعرض لها سوقى الإنتاج والاستهلاك.
* التطور الهائل في البنية الأساسية للنقل والمواصلات.
* انتشار فلسفة الخصخصة.
* خلق ظاهرة العولمة.
* التوصل إلى اتفاقيات الجات.
* التدفق السريع المتحرر من كل القيود لمعلومات السوق.
* الزوال التدريجي للحواجز التجارية.
* نظام التحوية الذي خلق واقعاً جديداً له أبعاده.

كل ذلك جعل من الضروري العمل بأسلوب ثوري على:

* تخفيض التكاليف الإجمالية للإنتاج.
* توفير سلسلة امداد ذات حلقات متصلة متكاملة في تنسيق دقيق تبعاً لجداول دقيقة عالية الكفاءة منخفضة التكاليف.

**.. والأنشطة اللوجستية؟ Logistic Activities**

**الأنشطة اللوجستية نوعان هما:**

1- العمليات اللوجستية Logistic Operation
كافة العمليات الخاصة بإدارة الموارد والمخزون وعمليات النقل والتخزين والتوزيع إلى الأسواق النهائية وكلها يمكن فصلها عن المنشأة الأصلية التي تقوم بالمنتج الأصلي واسنادها إلى منشآت أكثر تخصصاً لتحقيق وإنتاج نوع من الوفورات الاقتصادية.

2- الترتيبات اللوجستية Logistic Coordinations
كافة أنشطة التنبؤ السوقي وأوامر الشراء وجدولة الإنتاج وخطط الطلبيات والاحتياجات وكلها لا يمكن فصلها عن المنشأة الأصلية حيث أنها ترتبط بظروف التشغيل بها وتعد من مسؤوليات إدارة المنشأة.

**.... والمراكز اللوجستية؟ Logistic Centers**

**هي الأماكن التي:**

* تقدم كافة أنشطة التوزيع مع إجراء عمليات إنتاجية بسيطة تحقق قيمة مضافة للمنتجات.
* يتم نقل البضائع إليها بهدف التخزين بجانب الأسواق النهائية ثم إعادة التوزيع إلى أسواق الاستهلاك دون إجراء أي عمليات إضافة إليها وبما يحقق مفهوم المنافع الزمنية دون مفهوم القيمة المضافة Added Value .
* يتم من خلالها تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها (فرز، تغليف، معالجات صناعة، تجميع) ثم إعادة شحنها إلى أسواق الاستهلاك النهائية بهدف تخفيض التكاليف الكلية مع الاستفادة من التخصص وتقسيم العمل وبما يؤدي إلى تحقيق نوع من اقتصاديات الحجم Economic Scale والتي تؤدي إلى انخفاض تكاليف الوحدة المنتجة عنها إذا ما تم ذلك في المنشأة الأصلية.
* يتم فيها نقل وتجميع أجزاء ومكونات المنتج في أماكن قريبة من أسواق الاستهلاك وبما يؤدي إلى تخفيض تكاليف النقل (أجزاء ومكونات) مقارنة بتكاليف النقل (كاملة التصنيع).

**كيف يتم اختيار المواقع؟**

رغم اختلاف عوامل اختيار موقع المركز اللوجستي من مشروع إلى آخر وفقاً لدراسة الجدوى فإن هناك:

1- ثلاثة أبعاد رئيسية يجب توافرها:
* تكاليف النقل Transport Cost
* تكاليف العمالة Labour Cost
* قوى التجميع Agglomeration

2- تسعة متطلبات رئيسية يجب توافرها:
* القرب من الخطوط الملاحية.
* القرب من الأسواق.
* توافر القوى العاملة الرخيصة.
* توافر وسائل النقل.
* القرب من مصادر الطاقة.
* السياسات الحكومية والضرائب.
* الاستقرار السياسي والأمني.
* توفر المساحات الأرضية للتوسعات .
* المناخ.

**عناصر نجاح المراكز اللوجستية**

يتطلب الأمر خطة واضحة تتوحد فيها الإرادة والغاية وبما يحقق تسارعاً في دفع عملية التنمية الاقتصادية بكل أبعادها ولا يتأتى ذلك إلا من خلال:

1- تقديم الخدمة على أعلى مستوى ممكن من التميز .
2- تحديد الخطوات الواضحة للنشاط.
3- تحديد المسئوليات والصلاحيات للأفراد.
4- وضوح خطوط الاتصال بين القائمين على التنفيذ على إختلاف مستوياتهم.
5- توافر البيانات والمعلومات لدى القائم بالتنفيذ.
6- عمل جماعي منضبط نحو أهداف محددة.
7- إدارة ديناميكية عالية المستوى خلاقة وفعالة.
8- الالتزام بالافصاح والشفافية في التشريعات والإجراءات.
9- تدعيم مفهوم العمل الجاد الموجه نحو إنتاج تكون القيمة المضافة فيه عالية وتكون قيمته السوقية أعلى من مجموع مكوناته من خدمات وعمالة.
10- تقديم حوافز تشجيع للاستثمار الصناعي لاجتذاب أعداد أكثر من المستثمرين المحليين والإقليميين والعالميين.
11- قاعدة معلومات قوية وتبادل الكتروني للمعلومات EDI.
12- الإهتمام بالتسويق على النطاق الدولي.
13- كفاءة وكثافة شبكات النقل المتصلة بالمركز اللوجيستي .
14- التنسيق بين قطاعات النقل المختلفة تفعيلاً لنظام النقل المتعدد الوسائط.
15- ارتفاع الإنتاجية الكلية تبعاً للمعدلات العالية.
16- توافر مصادر الطاقة والوقود بأسعار مخفضة .
17- وجود المراجعة الدورية لضمان استمرار وفعالية التطبيق .
18- البحث الدؤوب عن مكامن التجويد والرفض الكامل لأي من ملامح الخطأ والقصور.
19- التجاوب مع آليات التطوير والتحسين المستمر.
20- توفير أراضي بأسعار مناسبة مزودة بخدمات بنية تحتية أساسية متطورة.
21- توفر المهارات لدى الأفراد المكلفون بتنفيذ المهام وتأهيلهم لأداءها باتفاق منظومة متكاملة فاعلة من قيم العمل والإنتاج.

لقد أصبح النقل البحري جزء من سلسلة النقل وأصبحت سلسلة النقل جزء من عملية التوزيع وأصبحت عملية التوزيع جزء من سلسلة أنشطة القيمة المضافة وكل ذلك يدخل في السلسلة اللوجستية للصناعة والتجارة وأصبحت العملية اللوجستية المتكاملة العمود الفقري للنشاط الاقتصادي وأصبح من الصعب اللحاق بالدول المتقدمة واختراق أسواقها دون التعامل مع الثورة اللوجستية حيث يؤدي التفاعل معها واستيعابها إلى:

# . . . . . . . . . . اللوجستيات فى مجتمع غير لوجيستى

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

* وصول المنتجات إلى أسواقها بالكمية المطلوبة فى المكان المحدد وفى الوقت المحدد وبأقل تكلفة ممكنة.
* تقليل الفجوة بين الواردات والصادرات.
* زيادة القدرة التنافسية فى مواجهة المنتجات الواردة الأجنبية.
* مردود اقتصادى فى مصلحة المواطن المصرى التى هى جزء من مصلحة الوطن.

وهناك العديد من المبررات بل الضروريات الاقتصادية لتأسيس مراكز لوجستية عالمية حيث أن مهمة النهوض الاقتصادى هى الجهد الرئيسى أمام الدول ولوجستيات التجارة والنقل هى مفتاح النجاح الاقتصادى وستزداد أهميتها على مر السنين ومن الصعب - حالياً - إنشاء ميناء محورى دون قاعدة لوجيستية حديثة وقوية.

**أين نحن من الثورة اللوجستية؟**

لما تأخذ المراكز اللوجستية حتى الآن - الاهتمام الكافى فى مصر رغم الإمكانات المتاحة ولكى تستثمر مصر موقعها الجغرافى المتميز يجب أن يكون هدفها أن تصبح قاعدة لوجستيكية عالمية وذلك متاح فى موقعين استراتيجين فى منطقة قناة السويس يتفقان مع نظرية الاقتصادى المعروف Alfred Weber فى الشروط الواجب توافرها فى اختيار المركز اللوجستى على أساس جغرافى واقتصادى وهما:

1- شمالاً على البحر المتوسط (ميناء شرق التفريعة).
2- جنوباً على البحر الأحمر (ميناء السخنة).

**وذلك سيؤدى إلى:**

1- خدمة النمط الجديد للإنتاج العالمى.
2- المساعدة على خلق وفورات نقدية External Eco-nomics
3- المساهمة فى الرفاهية الاقتصادية للمواطن المصرى.
4- خلق فرص عمل جديدة تساهم على حل - ولو جزئى - لمشكلة البطالة.
5- تحقيق مردودة اقتصادى كبير على الاقتصاد القومى.

وإذا كان الشىء بالشىء يذكر :

* يشير تقرير التنافسية العالمية الصادر عن المنتدى الاقتصادى العالمى إلى تراجع دور مصر فى عام 2006 لتحتل المركز 63 عالمياً (تونس المركز 30 والإمارات العربية المتحدة المركز 32) وتراجع ترتيب مصر فى مجال أداء الأعمال إلى المركز 165 عالمياً بين 175 دولة شملها التقرير.
* يشير تقرير التنمية البشرية عام 2006 إلى تدنى ترتيب مصر ليحتل الرقم 120 عالمياً كما تراجعت قدرات مصر العلمية والتكنولوجية والإبداع العلمي بين 170 دولة شملها التقرير.

**... ولأن الموضوع متصل بمستقبل وطن !**

إن البحث عن مستقبل أفضل لمصر يعتمد على تعميق ثقافة الأداء أو الانجاز والأخذ بأساليب ومفاهيم الثورة اللوجستية حاملة مسئوليتها بما يترتب عليها اليوم وغداً للحاق - ولو بشكل متأخر جدًا - بقطار التقدم الذي هو - فى عبارة واحدة - قضية التنمية المستدامة.

ولعلنا نختم هذا الحديث بالعبارة التى قالها الشاعر اللبنانى جبران خليل جبران: «ليس التقدم بتحسين ما كان بل السير نحو ما سيكون».

***

الأستاذ/ سمير معوض

محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

لكل عصر إقتصادى سماته العملية وخصائصه التطبيقية التى تحدد الفوارق ما بينه وبين العصور السابقة عليه. هذه الفوارق هى نقاط الارتكاز التى تمنحه عنصر التمايز سواء على مستوى التقدم أو على مستوى التحديث. فالعولمة إذا كانت أداة إنفتاح رأسمالية بأبعادها الإنتاجية والتوزيعية فإن اللوجستيات بأبعادها الاقتصادية المتمثلة فى صناعة الخدمات والتسهيلات هى أداة إكتساح تنافسية تحدد مواقع وأفضليات القوى الاقتصادية على مستوى الكرة الأرضية، لاسيما وأن هذه الكرة صارت الآن قرية لوجستية وورشة إنتاج موحدة الإيقاع وسوقًا تخضع لتوجيهات جهاز عصبى مركزى واحد لا يكف عن التمدد والاتساع.

من حيث الأساس العلمي والتطبيقى نشأ مصطلح (Logistics) فى مجال العمليات العسكرية فى ميادين الحرب حيث كان مختصاً بجلب المواد والأشياء ذات الطبيعة الخاصة وتدبير نقلها وأنشطة الصيانة وإمداد الجيوش بحاجتها من الجنود والأعتدة والتسهيلات وحين خرجت اللوجستيات من إطارها العسكرى إلى المجال المدنى كان لابد أن تتشابك فيها أركان ثلاثة هى اللوجستيات البشرية أى العمالة الماهرة واللوجستيات التكنولوجية واللوجستيات الذهنية أى عمليات التخطيط والإدارة والتطوير. حيث تعتبر جيوش العمالة الماهرة من أهم عوامل جذب الإستثمارات المحلية والدولية، وعلى ذلك فقد أصبحت صناعة وتجارة المنتجات الخدمية اللوجستية أداة هامة من أدوات العولمة. وتفرغت مهامها إلى لوجستيات الإنتاج ولوجستيات التسويق ولوجستيات البيع ولوجستيات التوزيع ولوجستيات إعادة هيكلة الطاقات الإنتاجية والأسواق والطلب الإستهلاكى.

إنها حرب على نطاق واسع من حيث الأساليب والزمان والمكان وويل للمغلوب فيها من الغالب. فما تخسره دولة سيكون ربحاً خالصاً لدول أخرى ارتكاناً على مبدأ ابتكار لوجستيات صناعة وتحقيق الإنتصار. السؤال الذى جعلته مجلة انترناشيونال محور لهذا الاستطلاع هو كيف يتم تطوير تلك الصناعة الاستراتيجية وتعظيم ما تولده من قيم مضافة؟ وكذلك كيف تصبح هذه الصناعة مكوناً حيوياً من مكونات الدخل القومى؟ ويسبق التساؤل هذا تساؤل يشكل مفتاحاً لفهم حقائق موقفنا الراهن. ما هى مقومات القدرة لدينا لكى يتحول اقتصادنا إلى اقتصاد يتضمن الطاقات الإنتاجية اللوجستية بمعاييرها الحديثة؟ نقطة البدء هى أن نقيم تحالفاً متوازناً ما بين معطيات الموقع (Location) وعناصر الموضع (Site) فالأول يشير إلى المكان والثانى يشير إلى المكانة. كذلك فإن الأول يتحدث عن خطوط وإحداثيات قوى كامنة والثانى يعبر عن حسابات ومعادلات قوى وعناصر نشطة وفاعلة. نحن نستطيع بمنطق الاندماج أن ننشىء صيغة جديدة ما بين الجغرافيا والديموغرافيا وأن نقيم تحالفاً فعالاً ما بين الواقع والمتوقع لا سيما ونحن دولة بحرية تقع على أبرز الهيئات المائية نفوذاً استراتيجياً وهى البحر المتوسط وقناة السويس والبحر الأحمر وخليج السويس وخليج العقبة. ويبلغ طول سواحلنا 2500 كيلو متراً. ونحن همزة وصل واتصال ما بين قارات ثلاث هى أفريقيا وآسيا وأوربا. ونحن دولة ممر.



**ما الذى ينبغى علينا أن نفعله؟**

* توسيع وتحديث وتنويع الطاقات الإنتاجية اللوجستية للموانئ.
* أن نعيد تطوير رؤيتنا وفهمنا لحقيقة أن التجارة الدولية التى تتزايد بوتائر متسارعة هى التى تشكل الطلب الفعال على اللوجستيات.
* إدراك أن اللوجستيات تنقسم إلى لوجستيات بحرية ولوجستيات برية وبينهما روابط وظيفية متبادلة التأثير والتأثر فى مجال القيمة المضافة.
* أن الموانئ صارت تقوم أنشطتها على الفلسفة الاقتصادية لتنوعات السوبر ماركت.
* أن الطاقة الذاتية للمجتمع الاقتصادى اللوجستى باتت عنصراً بالغ الأهمية.
* أن ظهير الميناء المباشر وغير المباشر صار شريكاً فعالاً فى صناعة اللوجستيات.
* أن الحداثة فى مجال اللوجستيات صارت تحدياً عولمياً

الهيئة المصرية
لسلامة الملاحة البحرية
EGYPTIAN AUTHORITY FOR MARITIME SAFETY




# الندوة العلمية الخاصة بالإتفاقية الدولية للسيطرة على أنظمة مقاومة الحشف البحرى المستخدمة على السفن والضارة بالبيئة البحرية القاهرة من 24-26 أبريل 2007

**قام المركز الإقليمى للإستجابة لمخاطر التلوث البحرى للبحر المتوسط (Rempec) (مالطا) وبرعاية الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بإقامة ندوة علمية خاصة بالإتفاقية الدولية للسيطرة على أنظمة مقاومة الحشف البحرى المستخدمة على السفن والضارة بالبيئة البحرية وتم فيها عرض التالى:**

1 . الإتفاقية (AFS)

2 تعريف المشتركين بالندوة بالتشريعات الأوروبية ذات الصلة وقرار المفوضية الأوروبية رقم 782 / 2003 والذى ينص على منع مركبات (Organotin) على السفن وبشكل خاص كيف يؤثر هذا القرار على دخول السفن للموانئ الأوروبية.

3 . توفير المعلومات الضرورية للتشجيع على التصديق وتطبيق الإتفاقية فى منطقة البحر المتوسط

4 . عرض ومناقشة الإجراءات والإرشادات التى طرحت للتصرف فى وإزالة والتخلص النهائى من مخلفات الحشف فى إطار الإتفاقية.

**1 . نتائج الندوة:**

أ . يجب وقف إستخدام الدهانات البحرية التي تحتوى على مادة TBT لثبات سميتها الشديدة وتأثيرها على الحياة والبيئة البحرية والبشرية عموماً.

ب . سرعة تطبيق الإتفاقية والإنضمام إليها من شأنه تعميم المواد البديلة لمادة TBT وبالتالى زيادة المنافسة بين المنتجين وخفض أسعار تلك المواد البديلة مما يعود بالنفع على صناعة النقل البحرى والحياة البيئية البحرية

ج . حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر يعتبران من المناطق الخاصة طبقاً لإتفاقية MARPOL ويحظر فيهما التلوث بالزيت أو المواد الكيمائية السامة ...وبالتالى يمكن إعتراض دول حوض البحر المتوسط على مرور السفن التى تستخدم أنظمة دهانات تحتوى على TBT.

د . الإجراءات العاجلة الواجب إتخاذها من قبل الشركات وملاك السفن المصرية نتيجة لتنفيذ الإتحاد الأوروبى للإتفاقية إعتباراً من 1 يناير 2008 ومنع السفن الغير مطبقة للإتفاقية من دخول الموانى الأوروبية.

**2 . جارى إتخاذ الإجراءات اللازمة نحو:**

أ . الموافقة على البدء فى السير فى إجراءات إنضمام جمهورية مصر العربية لهذه الإتفاقية

ب . البدء فى إتخاذ الإجراءات اللازمة نحو تطوير التشريع الوطنى للأذعان ولتطبيق تلك الإتفاقية وتشكيل لجنة لصياغة مقترح لإدراج الإتفاقية ضمن تشريعات وقوانين الدولة وكذا تفويض السلطة بالتفتيش على وإصدار الشهادات للسفن طبقاً لأحكام البيئة البحرية بالمياه الإقليمية والسواحل المصرية إضافة إلى تفادى الأثار السلبية على الإقتصاد القومى المصرى نتيجة لمنع السفن المصرية من دخول الموانى الأوروبية.

ج . نشر الخطوط الإشادية والتوجيهات على كيفية إستخدام والتخلص الأمن من المخلفات والنفايات المحتوية على مادة TBT بواسطة جهاز شئون البيئة على ملاك السفن والأحواض وترسانات إصلاح وبناء السفن وشركات تصنيع الدهانات

د . الإستمرار فى مراقبة الأثار لبينية للنظم الضارة لمقاومة الحشف ابحرى والتى تحتوى على مادة TBT مع العمل على إزالة الأثار الضارة لتلك المواد بالموانى والترسانات والشواطئ المصرية بالتعاون مع وزارة البيئة والأجهزة والهيئات والمنظمات الدولية المختصة.

# الإجتماع الأول للجنة العربية لتفعيل تطوير الأداء العربى فى مجال النقل البحرى

قامت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى وبمشاركة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية وكذلك بمشاركة المنظمة البحرية الدولية بتنظيم الإجتماع الأول للجنة تفعيل الأداء العربى فى مجال النقل البحرى والذى سيقدم توصياته لتعتمد من مجلس وزراء النقل العرب.

وقد دعا السيد الدكتور /جمال مختار رئيس الأكاديمية الدول العربية للمشاركة بالرأى والقيام بتفعيل اللجنة لتطوير صناعة النقل البحرى فى العالم العربى ولقد إستجابت كل من الدول الآتية لدعوة الدكتور جمال مختار للحضور والمشاركة الفعالة:

جمهورية مصر العربية - الجمهورية العربية السورية - المملكة العربية السعودية - المملكة الأردنية الهاشمية - دولة قطر - مملكة البحرين - جمهورية لبنان - جمهورية تونس - جمهورية السودان وبمشاركة قوية من المنظمة البحرية الدولية بلندن وبالطبع جامعة الدول العربية.

وقد عقدت اللجنة فى أيام 13 مايو 2007 بمقر الأكاديمية بأبى قير وتشكلت مجموعات عمل لمناقشة وإقرار التوصيات وشاركت فيها وفود الدول الحضور كذلك تم إستعراض المشروعات البحرية فى الدول الغربية والتى يمكن أن تحظى بدعم قوى من قبل قسم التعاون التقنى بالمنظمة البحرية الدولية IMO.

"يا أيتها النفس المطمئنة * ارجعى إلى ربك راضية مرضية * فادخلى فى عبادى * وادخلى جنتى"

صدق الله العظيم

إنترناشيونال International

**البقاء لله وحده**

**أسرة تحرير المجلة**

**وجميع العاملين بها**

**يشاطرون**

**المهندس تامر صلاح الدين الأطروش**

**فى وفاة المرحوم بإذن الله**

**والده**

**أسكنه الله فسيح جناته**

**وألهم آله وذويه الصبر والسلوان**

متابعة / عبد الرحمن يوسف Abdelrahman_youssef@hotmail.com

# المؤتمر الدولى لتطبيق إدارة الجودة فى الأنشطة الملاحية والموانى البحرية يختتم أعماله فى الإسكندرية بمناقشة 18 بحثاً علمياً و تطبيقياً

## د/ حمدى حسان : من الواجب المحافظة على الجودة و أدائها و خدماتها مع توفير تدابير قواعد السلامة و الأمن والمحافظة على البيئة.

## د/ نادر إبراهيم : الأمر لا يريد قوانين أكثر أو إتفاقيات أكثر بقدر ما يحتاج للإرادة.




نظم معهد حوض البحر المتوسط للنقل البحرى (مرسيليا – فرنسا) بالتعاون مع معهد تدريب الموانئ بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى المؤتمر الدولى الخاص بتطبيق إدارة الجودة فى الأنشطة الملاحية والموانئ البحرية بحوض البحر المتوسط ( السلامة والأمن والبيئة ).

وذلك تحت رعاية كلا من سعادة السيد / فيليب كوستا – سفير فرنسا بجمهورية مصر العربية و سعادة الدكتور / جمال الدين مختار – رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

وقد أقيم المؤتمر فى قاعة الزهراء بفندق هيلتون جرين بلازا بالإسكندرية على مدار يومين 9 – 10 مايو 2007 وسط حضور مكثف من الباحثين والأكاديميين المحليين والأقليمين والدوليين المهتمين بدراسة الأنشطة الملاحية وغدارة الجودة للموانئ البحرية بالإضافة إلى العديد من رجال الأعمال وأصحاب الشركات العاملين فى مجال الإستثمار الخاص بالنقل البحرى سواء الشحن والتفريغ أو النقل اللوجستى.

وناقش المؤتمر على مدى يومين فى 4 جلسات 18 بحثا علميا تطبيقيا مقدمه من كل من (مصر – فرنسا – أمريكا – المغرب) تناولت التشريعات البحرية وتطبيقتها والإتفاقيات الدولية فى مجالات التعاون البحرى وأمن الحاويات والموانئ والرقابة على الأساطيل البحرية ومصادر المعلومات ذات الصلة بنقل البضائع عبر البحار وتدريب الموارد البشرية والتشريعات ذات الصلة وبهدف زيارة تبادل الخبرات بين دول الحوض وتطبيق معايير الجودة الشاملة فى كل الانشطة الملاحية ووسائل تطوير الهيئات الحكومية التى تخدم حركة النقل البحرى بين الدول.

وجاءت كلمات الجلسة الإفتتاحية للمؤتمر معبرة عن روح التآخى بين الحاضرين ومؤكدة على أهمية التواصل البناء بين دول حوض البحر المتوسط فى كافة الاصعدة ولاسيما مجال النقل البحرى الذى يمثل أحد أهم أدوات التواصل بين شعوب دول حوض البحر المتوسط .

وبدءت وقائع الجلسة الإفتتاحية بكلمة الدكتور/ حمدى حسان (مدير معهد تدريب الموانئ – بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا و النقل البحرى) والتى أكد فيها على أن موقع الحوض الحيوى يؤكد على الدور الذى يلعبه فى التجارة الدولية العابرة من الشرق إلى الغرب و العكس .

حيث أنه من المعلوم أن 18.664 سفينة تعبر هذه المنطقة حاملة ما يقرب من 742.807 ألف طن سنويا من البضائع عبر المتوسط .

وأختتم الدكتور حمدى كلمته بالتأكيد على أنه من الواجب المحافظة على الجودة وأدائها وخدماتها مع توفير تدابير قواعد السلامة والأمن والمحافظة على البيئة لمواجهة التحديات والتطلعات لافاق المستقبل .

وقدم السيد/ جاك لنجراد – مدير معهد حوض البحر المتوسط فى بداية كلمته الإعتذار نيابة عن السفير الفرنسى الذى لم يتمكن من الحضور لوجوده فى سيناء.

وقال أن الهدف الأول من إنشاء المعهد هو تأسيس عدد من الدورات الأكاديمية والتدريبية للجامعات والمعاهد من أجل توفير كوادر جيدة فى النقل البحرى والمهن المرتبطة به .

أما السيد/ فردرياك ماير المستشار الإقليمى لمنظمة PACA فقال أن توفير إجراءات الجودة وبناء المتطلبات المرجوة للنهوض بمجال النقل البحرى وتبادل الخبرات بين دول الحوض هو الحل لتطوير الموانئ لأن البحر المتوسط يتعرض لمخاطر عديدة نتيجة التلوث.

وقدم اللواء/ مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى التعازى لأسر ضحايا الطائرة فى سيناء وتمنى للجميع مؤتمر ناجح.

أما كلمة الدكتور/ جمال الدين أحمد مختار – رئيس الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا والنقل البحرى فقد ألقاها نيابة عنه المهندس أحمد مصطفى – مستشار رئيس الهيئة – والتى أشار فيها أنه مع التطوير التكنولوجى الهائل وظهور التكتلات الإقتصادية العملاقة التى يمر بها العالم اليوم جعلت التحديات التى تواجه صناعة النقل البحرى والموانئ وهيئاتها أكثر ضراوة من أى وقت مضى فأصبح لزاما على عناصر النقل البحرى وبلدان حوض البحر المتوسط تطبيق معايير الجودة ومفاهيم السلامة والأمن والحفاظ على البيئة البحرية من التلوث حتى نحقق قدرة تنافسية على الساحة العالمية.

وقد قام المهندس / أحمد مصطفى بإلقاء الضوء على ما تقوم به الاكاديمية من دور بارز فى جميع الأنشطة ذات الصلة فى دعم سياسات التأهيل والتدريب للكوادر البشرية فى قطاع النقل البحرى والموانئ حيث تم إفتتاح مجمع المنظمة البحرية الدولية فى يوليو 2005 والذى يضم المعهد الإقليمى للأمن البحرى الذى يختص بعمل الخطط الأمنية للمرافق المينائية بالإضافة إلى وحدة رقابة دولة الميناء والتى تقوم بإعداد المفتشين البحريين والذين يعملون تحت مظلة مذكرة التفاهم للبحر المتوسط والتى تشمل جمهورية مصر العربية ودول حوض البحر المتوسط .

وأشاد بالدور الإقليمى والعالمى الذى يقوم به معهد الجودة والإنتاجية الأكاديمية فى تحقيق المعايير والمعاهدات الدولية فى تطبيق الجودة فى مجال النقل البحرى وصناعة الموانى .

ثم تلى بعد ذلك توزيع هدايا تذكارية لأعضاء المنصة من سيادة اللواء خضر محمد خضر- مدير مكتب هيئة قناة السويس بالإسكندرية نيابة عن الفريق أحمد فاضل – رئيس هيئة قناة السويس.

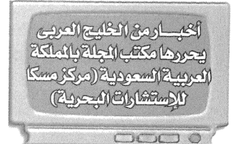
وأختتمت وقائع الجلسة بكلمة ممثل سفير فرنسا السيدة/ إيمى – نائب القنصل الفرنسى بالإسكندرية – والدكتور دانييل لوبيير أستاذ علوم الإدارة والإقتصاد بجامعة Aix – بفرنسا والتى أكدا فيها على أن حوض البحر المتوسط هو ملكية مشتركة بين المناطق الواقعة عليه نظرا للتاريخ العريق للمنطقة وللحاضر الذى يؤكد تميز المنطقة من حيث الثقافة والمناخ.

هذا وقد توالت جلسات المؤتمر تباعا على مدى اليومين فخصصت الجلسة الأولى لمحور "إدارة الجودة" والثانية لمحور "السلامة" والثالثة لمحور "الأمن" والرابعة لمحور "إدارة الميناء والبيئة" .

ثم جاءت الجلسة الختامية والتوصيات والتى جاءت معبرة عن ما جاء فى وقائع الجلسات من حيث التأكيد على :

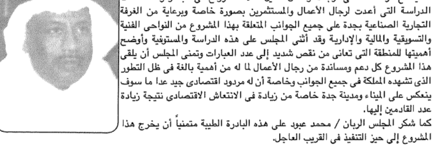
1 – حماية البيئة من التلوث حتى لا يكون البحر ملقاة للقمامة.
2 –الإهتمام باللوجستيات فالجودة الشاملة هى التى تهتم بهذه السلسلة.
3 –الأمر لا يريد قوانين أكثر أو إتفاقيات أكثر بقدر ما يحتاج للإرادة.
4 – البحر مورد هام لابد من إستثماره بشكل ملائم لأن البحر مصدر سعادتنا وتجارتنا.
5 – العمل بالروح الجماعية وتقديم التضحيات حتى تعم الفائدة على الكل.

ومن الجدير بالذكر أن إدارة المؤتمر نظمت بعد إنتهاء المؤتمر فى اليوم الأخير جولة للمشاركين بالمؤتمر فى ميناء الإسكندرية.

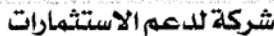



## المجلس الاستشارى بميناء جدة الإسلامى يستضيف المستشار بحرى الربان / محمد عبود بابيضان لاستعراض الجدوى الاقتصادية لمشروع إنشاء شركة بحرية متخصصة فى نقل الحجاج والمعتمرين والمسافرين بين موانى البحر الأحمر بواسطة العبارات البحرية

استضاف المجلس الاستشارى لميناء جدة الإسلامى فى جلسة يوم السبت الموافق 11 ربيع الأول وبرئاسة الكابتن ساهر موسى طحلاوى مدير عام الميناء. المستشار الربان بحرى محمد عبود بابيضان **رئيس مركز محمد عبود للاستشارات البحرية**. حيث قدم عرضاً لمشروع إنشاء شركة بحرية متخصصة فى نقل المسافرين والمعتمرين والحجاج وكافة الأفواج السياحية من وإلى المملكة بواسطة أسطول العبارات البحرية الحديثة والعالية المواصفات الفنية مع مراعاة أقصى درجات وسائل تأمين سلامة الأرواح فى البحار وقد استثنت الدراسة التى أعدت لرجال الأعمال والمستثمرين بصورة خاصة وبرعاية من الغرفة التجارية الصناعية بجدة على جميع الجوانب المتعلقة بهذا المشروع من النواحى الفنية والتسويقية والمالية والإدارية وقد أثنى المجلس على هذه الدراسة والمستوفية وأوضح أهميتها للمنطقة التى تعانى من نقص شديد إلى عدد العبارات وتمنى المجلس أن يلقى هذا المشروع كل دعم ومساندة من رجال الأعمال لما له من أهمية بالغة فى ظل التطور الذى تشهده المملكة فى جميع الجوانب وخاصة أن له مردود اقتصادى جيد عدا ما سوف ينعكس على الميناء ومدينة جدة خاصة من زيادة فى الانتعاش الاقتصادى نتيجة زيادة عدد القادمين إليها.



كما شكر المجلس الربان / محمد عبود على هذه البادرة الطيبة متمنياً أن يخرج هذا المشروع إلى حيز التنفيذ فى القريب العاجل.



### شركة لدعم الاستثمارات

عقد بالقاهرة الاجتماع التأسيسى الخاص بالاكتتاب فى شركة متخصصة لدعم الاستثمارات المشتركة بين مصر والسعودية عن طريق ترويج الفرص الاستثمارية وعرضها على رجال الأعمال لتنفيذها، وتم ذلك بمبادرة من جمعية رجال الأعمال المصريين برئاسة الدكتور عادل جزارين الذى أعلن أن الشركة الجديدة ستكون شركة قابضة تتولى إعداد دراسات جدوى لمشروعات استثمارية فى كل من مصر والسعودية وعرضها على مستثمرين من الجانبين لتنفيذها، وتكون الشركة القابضة مساهمة فى هذه المشروعات بطريقة الملكية غير المباشرة.

### موانئ دبى العالمية تدرس بيع حصة أقلية بقيمة مليار دولار

ذكرت مصادر صحافية أمس، أن شركة موانئ دبى العالمية تدرس بيع حصة أقلية لجمع نحو مليار دولار، وأنها تعاقدت مع «دويتشه بنك وشعاع كابيتال» فى دبى للعمل كمستشارين لخطة البيع.

وقالت صحيفة «تايمز» اللندنية فى موقعها على الإنترنت أن «موانئ دبى» التى تمتلك شركة بى. أند أو البريطانية لتشغيل الموانئ تدرس أيضا خطة إعادة تمويل كخيار بديل، ولم تكشف الصحيفة عن الكيفية التى حصلت بها على المعلومات. وقالت إن بعض الأسهم على الأقل ستسجل فى بورصة دبى المالية العالمية. وأضافت «فى حالة طرح جزء من أسهم الشركة ستحتفظ حكومة دبى بالسيطرة على المجموعة مع بيع حصة أقلية. وبموجب مثل هذا السيناريو يعتقد أن شركة موانئ دبى العالمية ستسعى لجمع نحو مليار دولار». وقالت إن «موانئ دبى ثالث أكبر مجموعة لتشغيل الموانئ فى العالم تسعى للتوصل إلى قرار بحلول الخريف. ولم يتسن الاتصال بـ «شعاع كابيتال» للحصول على تعليق كما امتنعت متحدثة باسم «موانئ دبى» عن التعليق على تقرير الصحيفة

## محطات وأخبار

### المؤتمر الدولى للسلامة والأمن

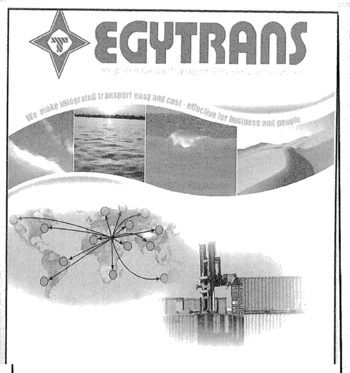
افتتح الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وسفير فرنسا بالقاهرة المؤتمر الدولى للسلامة والأمن والحفاظ على البيئة البحرية الذى نظمه معهد تدريب الموانى التابع للأكاديمية العربية ومعهد حوض البحر المتوسط للنقل البحرى بفرنسا، وذلك بغرض دعم التعاون البحرى بين دول حوض المتوسط، والحفاظ على الأمن والسلامة والبيئة البحرية، وحضر المؤتمر وفود لعدد من دول أوروبا وآسيا وأفريقيا حيث تمت مناقشة 18 بحثاً مقدمة من فرنسا وأمريكا ومصر والمغرب خاصة بالتشريعات البحرية وتطبيقاتها، والاتفاقيات الدولية فى مجالات التعاون البحرى وأمن الحاويات والموانى ، والرقابة على الأساطيل البحرية ، وتدريب الكوادر البشرية ، وتطبيق معايير الجودة الشاملة فى جميع الأنشطة البحرية والملاحية .

### أرقام البنك الدولى

عقد بيتر فريمان خبير مجموعة التقييم المستقلة بالبنك الدولى فى القاهرة لقاء عرض فيه تقرير البنك عن فاعلية برامج المساعدات التى قدمها لدعم النقل فى 150 دولة، وذكر ما أعلنه البنك من أرقام حيث حدد 8 سنوات فقط أمام العالم ليصبح 358 مدينة مليونية بحجم لندن وباريس، وأن 9 مليارات بنى آدم سيسيرون فى شوارع العالم، وستخرج المصانع إلى شوارع العالم فى العشرين عاماً المقبلة سيارات تفوق ما تم صناعته فى 120 عاماً .

### التكنولوجيا لن تعرف الاستقرار

صرح بيل جيتس رئيس شركة مايكرو سوفت وملك صناعة البرمجيات فى العالم فى مصر إجتماع عقد فى بكين – بأن التكنولوجيا لن تعرف الاستقرار بل ستواصل التقدم إلى ما لا نهاية، وأكد جيتس على أنه فى العقود القادمة لن نرى حدود بل ستتحسن الآلة أكثر وأكثر، ومن الممكن أن تحل أقراص الكترونية رخيصة ومتعددة الوسائط ومتصلة بالانترنت محل الكتب الدراسية للطلاب مستقبلاً، وأن الإبتكارات اللاسلكية الجديدة سنصل بها إلى المناطق الريفية، وستجعل لدينا عرضاً للنطاق الترددى جيداً جداً وعالياً دون شبكات أسلاك .




| Vessel | Voyage No. | ETS Alexandria | Transshipment Port |
|---|---|---|---|
| HAMMURBI | 460W | 5/6/2007 | FELIXTOWE |
| QATARI IBN FUJAA | 461W | 12/6/2007 | SINGAPORE |
| KHALED IBN WALEED | 462W | 19/6/2007 | NEW YORK |
| IBN SINA | 463W | 26/6/2007 | SINGAPORE |
| AL WAJBA | 464 | 30/6/2007 | LONDON |
| KATHERINE | 700 | 4/6/2007 | ANTWERP |
| EMILY | 704 | 18/6/2007 | BARCELONA |

TT CLUB




# مؤتمر ومعرض ميدمار جنوب البحر المتوسط 2007

**عقد فى محافظة بورسعيد مؤتمر ومعرض ميدمار جنوب البحر المتوسط 2007 خلال الفترة من 17-2007/4/19 تحت رعاية المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل وبحضور الكسندر بيانكى وزير النقل الإيطالى والفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس والدكتور/ مصطفى كامل محافظ بورسعيد والفنان محمود ياسين والذى تم تقليده من قبل وزير النقل المصرى كسفير للنوايا الحسنة لميناء شرق بورسعيد. كما حضر سفراء وقناصل إيطاليا والسعودية.**

عقد المؤتمر تحت رئاسة لواء بحرى شيرين حسن محمود رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانى بورسعيد الذى قام باستلام رئاسة مؤتمر ميدمار 2007 من المهندس/ انطونيو انجلوتشى رئيس ميدمار 2006، وتم عقد المؤتمر عام 2005 فى ميناء رافينا بإيطاليا تحت اسم ميدمار شمال البحر المتوسط 2005 وهو أول مرة يعقد خارج أوربا وذلك تقديراً لمكانة مصر البحرية وفى بورسعيد لأهميتها القصوى للتجارة بين العالم وأوروبا وبين مصر وللتعريف بميناء شرق بورسعيد.

ويعتبر هذا المعرض والمؤتمر من الأحداث العالمية الهامة فى مجال النقل البحرى ويشترك فى هذا المعرض 16 دولة من مختلف العالم هي: (ألمانيا - إيطاليا - السويد - تركيا - أمريكا - هولندا - بريطانيا - الصين - البرتغال - فنلندا - نيوزيلاندا - السعودية - الإمارات العربية المتحدة - مصر).

وتم اشتراك 76 شركة بحرية وتوكيلات ملاحية من مختلف العالم (أوربية - عربية - أمريكية) ومنها:

**52 شركة أجنبية عارضة بالمعرض، 24 شركة مصرية متخصصة فى مجال النقل البحرى مما يعكس فرص هذه الشركات فى الإسهام فى الاستثمار البحرى فى مصر.**

**وبلغت الوفود المشاركة فى هذا المؤتمر 196 وفداً من هذه الشركات والعارضين والمتحدثين وذلك بتنظيم مشترك بين وزارة النقل وهيئة قناة السويس وهيئة ميدمار العالمية البحرية ومحافظة بورسعيد وقطاع النقل البحرى وغرفة ملاحة بورسعيد واتحاد الغرف التجارية وهيئة التنمية الصناعية وهيئة الاستثمار.**

عقد بالمؤتمر جلسات علمية تحدث فيها 20 متحدث من جنسيات مختلفة وفى موضوعات متعددة والمرتبطة بدول حوض البحر المتوسط ومن أهم ما تناولتها:

**1- محطات الحاويات بالبحر المتوسط وإدارتها.**

**2- محطة حاويات شرق وغرب ميناء بورسعيد وتأثيرها على الموانى الأوربية المتوسطية.**

3- تطوير محطات الحاويات بإقليم البحر المتوسط بإيطاليا وكرواتيا والدول الأوروبية المتوسطية.

4- تطور البنية التحتية بالموانئ وأهميتها فى تسهيل التجارة.

5- كيف تكون بورسعيد بوابة للتجارة العالمية وهى منطقة صناعية فى مصر.

6- الرؤية المستقبلية لتطوير قناة السويس خلال 10 سنوات قادمة وأهميتها للعالم.

7- مصر وكيف تكون مصر لرفاهية العالم بتسهيل التجارة وممارسة دور الوسيط.

8- موضوعات البيئة وتلوثها وإزالتها وكيف يمكن مساعدة لبنان.

9- قناة السويس والتجارة المختلفة (صب - تداول - حاويات).

10- المرافق البحرية والخدمات البحرية غير التقليدية كمصدر أساسى للدخل.

11- تكنولوجيا المعلومات بالموانئ.

12-صناعة بناء السفن وإصلاحها والجديد فى الرفاصات البحرية.

13- المعدات البحرية والجديد منها.

14- السلامة الأمن البحرية ومكافحة التلوث البحرى وأسلوبه فى إيطاليا وكرواتيا.

15- نظرة للحاضر والمستقبل فى ميناء السخنة.

**- يهدف مؤتمر ومعرض ميدمار ساوث 2007 إلى:**

1- تبادل الخبرات فى مجال النقل البحرى وتطوراتها ورؤياه المستقبلية.

2- الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة فى مجال النقل البحرى.

3- دعوة المستثمرين لمنطقة القناة وفرص الاستثمار فى مجال النقل البحرى بمصر والاستثمار بميناء شرق بورسعيد والمنطقة الصناعية.

4- تفعيل مشاركة مصر مع دول البحر المتوسط والاتحاد الأوربى من خلال ما يعرف بالممرات الملاحية السريعة بإعتبار مصر أهم شريك فى تجارة منطقة حوض البحر المتوسط.

5- تحقيق صفقات تجارية بين الشركاء المصريين والشركات الأوربية والأسيوية العارضة.

إفتتح المهندس/ محمد لطفى منصور وزير النقل المصرى الجلسة الافتتاحية التى أقيمت بمبنى هيئة موانى بورسعيد ألقى خلالها الوزير المصرى كلمة قال فيها: دأبت مصر على فتح ذراعيها لدول العالم خاصة دول الجوار المتوسطى وعلى رأسها ايطاليا ولكن واضعة فى الاعتبار أنها جزء لا يتجزأ من أفريقيا والعالم العربى والتاريخ يشهد على دور مصر المحورى كنقطة اتصال بين قارات العالم أجمع وعلى مر التاريخ لعبت موانئ السويس بالبحر الأحمر ورشيد ودمياط بالبحر المتوسط فى مصر وكل من موانئ البندقية وجنوا فى ايطاليا دوراً محورياً كبوابات عبور تجارة الشرق والغرب واليوم ظهرت موانئ محورية أخرى عملاقة مثل ميناء شرق بورسعيد وميناء السخنة لتنافس وتأخذ موقع الصدارة.

وكان النقل وسيظل دوماً شريان الحياة لأية دولة فالطرق والأنهار وخطوط السكك الحديدية هى الشرايين والأوردة التى تنتقل عليها المواد الخام والمواد المصنعة والغذاء والبشر. ويعتبر النقل البحرى شريان الحياة للاقتصاد العالمى والمحلى وهوالرافد الأساسى ووسيلة النقل الأساسية بين منتجى ومستهلكى العالم وعلى الحكومات والقطاع الخاص والإعلام تدارك هذه الأهمية لتجنب حدوث اختناقات وتباطؤ فى النمو الاقتصادي. إذا ما استمرت المصانع والمزارع فى العالم تنتج ولا تنقل هذا الإنتاج بالوسيلة المناسبة وفى الوقت المناسب وأيضاً بالتكلفة المنافسة.

والموانئ هى البوابات وعنق الزجاجة التى تنساب منها التجارة (صادرات وواردات) فبدون الموانئ لا تستطيع أى دولة أن تنمو وتتفاعل مع العالم حتى الدول التى لم تنعم بهذه الميزة تبحث لها عن منافذ وموانئ فى دول الجوار الصديقة مثلما هو الحال فى سويسرا والنمسا ورواندة ونيبال.

ويؤكد الوزير المصرى أنه ستظل مصر وقناة السويس هى الوصلة الرابطة بين الشرق والغرب وكلما نشطت حركة التجارة بينهما كلما زادت أهمية مصر وقناة السويس والنقل البحرى والموانئ المحيطة بهما. إننا هنا نتحدث عن الحاجة إلى موانئ حديثة ومتطورة وغير تقليدية. موانئ عملاقة تستطيع بما تقدمه من خدمات وأنشطة القيمة المضافة أن تجذب كبرى الخطوط الملاحية والسفن العملاقة. نريد لموانينا أن تقف على قدم المساواة مع موانئ روتردام وسنغافورة ودبى وجياتورو وهى الموانئ التى لا تخدم تجارة دولتها فقط ولكن تجارة المنطقة المحيطة والعالم أجمع.

ولهذا السبب عملت القيادة السياسية منذ منتصف التسعينيات على إنشاء موانئ مصرية محورية مثل ميناء شرق بورسعيد

# خلال الفترة ما بين 17 - 19/4/2007



طبقاً للنظم العالمية لتستعيد مصر دورها الريادى فى نقل تجارة العالم المتنامية.

إن التغيرات التى تحدث فى صناعة النقل البحرى سريعة ومتلاحقة ولذلك فلزاماً علينا مواكبتها بنفس السرعة والتعاون وتبادل الخبرات بين الدول الصديقة ولذلك فإننى سعيد للغاية بتشريف معالى وزير النقل الإيطالى وكذلك طبيعة الموضوعات التى سيبحثها المؤتمر على مدى أيامه وكذلك أحدث ما وصلت إليه تكنولوجيا صناعة النقل البحرى فى العالم والتى عرضت فى المعرض. ويضيف الوزير المصرى .

إن إنعقاد هذا المؤتمر العالمى هنا فى ميناء شرق بورسعيد يعتبر بادرة مشجعة لنا فى وزارة النقل للمضى قدماً فيما نخطط لموانينا لتكون جاهزة لخدمة الاقتصاد المصرى واقتصاديات المنطقة ودور الجوار الصديقة، فمصر بوابة أفريقيا لأوربا والجسر لقارة آسيا والساحل الشرقى لأمريكا تفتح موانيها جميعاً وتنقل وتستقبل ف يموانيها وعبر قناة السويس ما بين 16 إلى 18 ألف سفينة سنويا. وتتداول بموانيها التجارية والتخصصية ما بين 320 مليون طن / 4.7 مليون حاوية مكافأة أى أن حوالى سبع 1/7 ما ينقل بحراً فى العالم يمر من خلال مصر وموانيها.

واختتم الوزير كلمته: دعونا نعبر النظرة الضيقة القديمة للنقل البحرى المصرى والموانئ التقليدية وخدمات الشحن والتفريغ والتخزين إلى خدمات التموين والتوزيع وإعادة التعبئة وكل أنواع الخدمات اللوجستية الأخري.

وقال الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن قناة السويس من أكبر الممرات الملاحية فى العالم وشرياناً للخير وداعماً للاقتصاد العالمى وحركة التجارة العالمية، بما يحققه من وفورات للسفن العاملة على الطرق البحرية بين دول المشرق والمغرب، فهذا الشريان يحقق وفورات فى المسافات البحرية بين هذه الدول تتراوح ما بين 22% و88%، الأمر الذى يساهم بشكل مباشر فى خفض تكلفة النقل البحرى وزيادة حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً عبر هذه الطرق. فقناة السويس تمكنت خلال العشر سنوات السابقة من نقل حوالى 4450 مليون طن من مختلف البضائع نقلت على نوعيات وأحجام مختلفة من السفن، وتشير آخر الاحصائيات فى عام 2006 إلى نقل حوالى 630 مليون طن بضائع عبر القناة تمثل حوالى 8.5% من رجمالى التجارة العالمية المنقولة بحراً، منها حوالى 260 طن محواه تمثل حوالى 30% من إجمالى تجارة البضائع المحواه المنقولة بحراً.

ويضيف «فاضل» وقد تحقق ذلك بما قدمته وقامت به هيئة قناة السويس على مدار السنوات السابقة من إنتهاج منظومة متكاملة لتطوير هذا المرفق الحيوى اشتملت علي: تطوير المجرى الملاحى وزيادة الغاطس المسموح به إلى 62 قدم وزيادة حجم السفن العابرة لتصل إلى 220 ألف طن ساكن. وتطوير المعدات والآلات لضمان تقديم كافة الخدمات اللازمة للسفن العابرة وتطوير وسائل الدعم الملاحى ونظم الاتصالات لضمان سلامة وأمن السفن العابرة وتطوير السياسات التسويقية لضمان جذب أكبر قدر من السفن العاملة على الطرق الملاحية المرتبطة بقناة السويس، وليس ذلك فحسب فإن هيئة قناة السويس عازمة على الاستمرار فى تطوير القناة والخدمات المقدمة للسفن بما يتلائم مع التطور الحادث فى نشاط النقل البحرى وحتى تظل دائماً شرياناً للخير للعالم أجمع.

وقال السيد/ الكسندر بيانكى وزير النقل الايطالى أن هذا المعرض يعتبر باكورة التعاون بين بورسعيد وايطاليا وأنه سيتم عرض ما تتمتع به بورسعيد على كافة الشركات الايطالية من خلال الشركات الخاصة والحكومة الايطالية سوف تدخل لدعم هذا التعاون بين الموانئ الايطالية والموانئ المصرية واستغلال الميناء المحورى بشرق بورسعيد باعتباره أحد الموانئ الواعدة فى منطقة البحر المتوسط وتشجيع أصحاب شركات الملاحة لزيادة عدد الشركات العاملة بين البلدين وأنه جارى التنسيق مع وزارة النقل المصرى لإعادة الريادة مرة أخرى في إطار هذا التعاون ومعنا ممثلو الهيئات الإيطالية. وأشاد وزير النقل الإيطالى بموقع بورسعيد واختيارها لإقامة المؤتمر البحرى الدولى ميدمار ساوث 2007 على أرضها، كما أشاد بالتعاون المثمر بين ايطاليا ومصر في مجال النقل البحرى وقال أن ايطاليا ترغب فى ممارسة دورها كشريك مميز لمصر بهدف أن تكون المر الرئيسى للصادرات المصرية إلى أوربا.

وقال اللواء بحرى شيرين حسن رئيس هيئة موانئ بورسعيد أن هذا المؤتمر والمعرض يتمنى أن يعقد كل سنتين فى أحد الموانى المصرية وهو دليل على ما تتمتع به مصر من مكانة فى البحر المتوسط حيث تتوسط حركة التجارة العالمية التى تجوب بحار العالم وخاصة إذا علمنا أن حوالى 36% من تجارة أوربا مع البحر المتوسط تنبع من مصر مما يعطى أهمية خاصة للموانى المصرية تتزايد مع بدء قيام ميناء شرق بورسعيد بدوره الفعال كبوابة أوربا لكل من آسيا وأفريقيا والعالم العربى وكنقطة الوثوب لكل ما هو قادم من آسيا والخليج العربى إلى المتوسط والبحر الأسود والساحل الشرقى الأمريكى ، ومستمداً هذه القيمة من موقعة الفريد الذى لا مثيل له لكافة موانى كالعالم فى ملتقى خطوط التجارة بين الشرق والغرب وكونه الميناء الأول والوحيد الذى يتمتع بكونه منطقة حرة كاملة أشاد به المختصين بالموانى من خلال إصدارات البنك الدولى والاتحاد الأوروبى وغيرها من الجهات المعنية بحركة التجارة البحرية فى العالم أجمع.

وقال الدكتور / مصطفى كامل محافظ بورسعيد أنه يرحب بعقد المؤتمر على أرض بورسعيد التى تمتلك أفضل موقع فى العالم وأهم ممر ملاحى عالمى وأضاف: قد آن الأوان لكى تأخذ بورسعيد نصيبها من خلال الميناء المحورى المركزى بشرق بورسعيد المنطقة الصناعية فى أهم وأكبر منطقة فى العالم على مسافة 200 كيلو وهى مؤهلة لتكون أكبر مركز للتجارة العالمية وينتظر بورسعيد مستقبلاً كبيراً وإحياء المنطقة بالكامل.




وقام المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل ومرافقوه بافتتاح المعرض بأجنحته المختلفة والتى تعرض أحدث ما تم التوصل إليه فى صناعة النقل البحرى وجرت العديد من المباحثات بين أطراف المتخصصين في تلك الصناعات والأنشطة وقد توافدت أعداد كبيرة من المهتمين بصناعة النقل البحرى فى مدينة بورسعيد وجميع محافظات مصر والدول العربية والأجنبية وقامت بعض الوفود بزيارة ميناء شرق بورسعيد ميناء القرن والميناء الواعد للوقوف على أنشطته المختلفة.

وقام الوزير أيضاً ومرافقوه برفع العلم المصرى على القاطرتين جمال الدين وأبوزيد. لحساب ميناء دمياط وذلك لتحسين كفاءة العمل بالميناء. وقد تم تصنيع هاتين القاطرتين بشركة التمساح لبناء السفن وهى إحدى شركات هيئة قناة السويس.

وفى المؤتمر الصحفى الذى عقد صرح المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل وأعلن أنه سيتم طرح المخطط العام لميناء شرق بورسعيد خلال شهرين والذى سيحدد بدقة الخريطة الاستثمارية للميناء مع دعوة الشركات العالمية للاستثمار بالميناء، وأضاف أن الوزارة بدأت فى إعداد مخطط جديد لميناء غرب بورسعيد الذى يبدأ تنفيذه عام 2008.

وقد أوصى مؤتمر ومعرض ميدمار جنوب البحر المتوسط 2007 وأهمها:

1- الاهتمام بالعلاقة المصرية المتوسطية خاصة مع ايطاليا ودول أوربا والدعوة لورشة عمل على مستوى السادة الوزراء (نقل - تجارة - استثمارات - مالية) وصانعو القرار من القطاع الخاص لتحويل المنطقة الصناعية لشرق بورسعيد لأهم منطقة صناعية بمصر وتحويل ميناء شرق بورسعيد إلى أهم ميناء محورى بالبحر المتوسط قبل مناطق أخرى وموانى أخرى باعتبار حواكم الجغرافيا والنقل البحرى وطبيعة تدفق التجارة من الشرق إلى الغرب وحتمية إستغلال أهمية قناة السويس ونجاحاتها الحالية.

2- مع ضرورة سرعة تنفيذ المرحلة الأولى على الأقل من مشروع شرق بورسعيد المتكامل (الميناء المحورى اللوجستى - المنطقة الصناعية - المنطقة السياحية - المنطقة الإدارية) بتوفير البنية الأساسية والتشريعية وتطبيق قرار رئيس الجمهورية رقم 271 لسنة 1999 بتوحيد جهة التعامل مع اعتباره المشروع القومى لمصر .. وقاطرة النمو الاقتصاد المصرى وفقاً لتقرير البنك الدولى الصادر عام 2005.

3- تشجيع هيئة قناة السويس والشركاء الصينيين والآسيويين والأوروبيين وخاصة الايطاليين ورجال الأعمال المصريين على تنفيذ مشروعات صناعة مشتركة وصناعات وأنشطة القيمة المضافة فى شرق بورسعيد (منطقة وميناء) مع تشجيع البدء بمحطة حاويات مشتركة تضم هيئة قناة السويس والقطاع الخاص وشركاء حكوميين وتشجيع شركات القطاع الخاص على إنشاء شركات لوجيستيات وشركات تموين سفن بالوقود.

4- صناعة النقل البحرى ليست شركات نقل بحرى وموانى وتوكيلات ملاحية فقط ولكنها فى مصر أكثر من 40 نشاط صناعى وخدمى ولابد من تغيير النظرة الضيقة التقليدية حتى يمكن لمصر أن تستفيد من موانيها وتوفير الخدمات البحرية بموانيها وسواحلها بمفهومها الشامل (ميناء الفجيرة يقدم 14 خدمة على هامش تموين السفن بالوقود) وميناء شرق بورسعيد يمكنه أن يقدم أكثر من 20 خدمة) مع قيام هيئة الميناء بالتعاون مع غرف الملاحة واتحادات الغرف التجارية والقطاع الخاص باعداد دليل عن هذه الخدمات.

eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب

# كرامة هذا الحزب .. سرعة دفنه
# أليس منكم رجل رشيد

**كلما هممت أن أندمج فى العمل السياسى من خلال تفعيل عضويتى المجمدة فى الحزب الوطنى يحدث ما يجعلنى أتراجع بقوة وأعود إلى صوابى من جديد مفضلاً البقاء فى صفوف من أحترمهم وأقدرهم من أبناء هذا الوطن، والحقيقة أن همتى هذه ليست مبعث تفكير من جانبى أو إعادة تقييم للموقف العام داخل الحزب تجعلنى أهم وأهتم بالإندماج والذوبان فيه، لكن الحقيقة أن هناك شخصية محترمة تعشق تراب هذا الوطن نصحتنى بضرورة الإنخراط فى العمل السياسى من خلال هذا الحزب ولا ضير من كونك شبه معارض ولك أيديولوجياتك ومرجعياتك المغايرة فالمفروض - من وجهة نظره - أن هذا الحزب يجمع بين جنباته كل التيارات من أقصى اليمين إلى أقصى اليسار فلماذا نقف بعيداً ونترك الجمل بما حمل؟**

كان هذا الرجل الحكيم ... ومازال على قناعة بأن المشاركة السياسية على أى مستوى أفضل من الإعراض والتنحى إلى صفوف المعارضة هو على قناعة بأن الحياة الحزبية بالمعنى السليم لها غير موجودة فى مصر الآن ولن تكون مستقبلاً، لذلك يرى عدم ضياع الوقت فى تكوين وإنشاء أحزاب لن تكون فى يوم من الأيام فعالة أو مفيدة من أجل ذلك فالحزب الوطنى – من وجهة نظره – هو الحل.

وسواء كان الحزب الوطنى هو الحل أو الإسلام هو الحل أو اللى بالى بالك هو الحل .. المهم أن يكون هناك حلول جذرية لهذه التلال من المشاكل والأزمات التى تكاد تصف مستقبل البلاد بعد انتخابات مجلس الشعب الأخيرة والتى أفرزت من سطور أسود صفحات فى تاريخ الحياة السياسية المصرية حيث حرب العصابات بين مؤيدى ممدوح إسماعيل ومؤيد أرواح الضحايا وبين مؤيدى هانى سرور ومؤيدى الحق والحقيقة وبين مؤيدى حيدر البغدادى ومؤيدى رجب هلال حميدة ... ناهيك عن التعديلات الغير دستورية وعن حديث فتحى سرور من راحة الضمير بعد إقرارها بعد هذه الانتخابات أيقنت أن الفكر الجديد ما هو إلا تزوير جديد .. فشل جديد .. فساد جديد وكتبت مقالاً فى نفس المكان بعنوان «كرامة هذا الحزب سرعة دفنه» ومع مرور الوقت ومع وجود فضيلة التسامح والنسيان اقتربت من هذا الحزب من جديد فى فصل جديد من فصول «الأونطة السياسية» حيث استعداد الحزب لانتخابات مجلس الشورى التى ستجرى خلال بدايات هذا الشهر وخلال متابعتى ومعايشتى لأداء الحزب خلال هذه الأيام زاد يقينى بأن هذا الحزب غير إنهم – رجال الحزب – غير قادرون على بناء جسور تصل بنا إلى المستقبل وتنقلنا من غياهب وغيامات أنفاق الحاضر،

إننى على يقين أن (رجال) الحزب الوطنى، عفواً أقصد (أعضاء) الحزب هم أسوأ دعاية له، إنه حزب بلا كوادر خلاقة ولا مبدعة ولا تتميز بالإخلاص والإنتماء لفكرة الحزب، إنهم مجموعة من المرتزقة والطبالين بلا أجندة ولا أفكار ولا برنامج، إن المصالح الشخصية الرخيصة الضيقة هى البرنامج وهى الطموحات الكبرى وليذهب الوطن إلى الجحيم، الحزب يعيش حالة فوضى من الداخل وحالة عدم إحترام من الخارج، رجال الحزب يحاربون بعضهم البعض لا من أجل مبدأ ولا عقيدة وإنما من أجل المصالح الشخصية، أعتقد أن دور الحزب الوطنى يجب أن يتوقف عند هذا الحد ويتم البحث عن إنشاء وتكوين حزب جديد بكوادر جديدة بأفكار جديدة بآلية عمل جديدة وبشرط ألا يكون قادتها من أبناء وأعضاء لجنة السياسات، بل تكون الكوادر من أبناء مصر بطولها وعرضها، إن أبناء مصر المخلصين كثيرين ولكن يحتاجون إلى مناخ ملائم ونظيف وصحى للعمل والإجادة، إننى وللأسف الشديد أنتمى إلى هذا الحزب بكشوف الأعضاء وليس برعاية وقناعة فى أفكاره وطريقة أداءه.

حاولت المشاركة البناءة أكثر من مرة لكن عوامل (الطرد) كانت أقوى بكثير من عوامل الجذب، الجهلة والمرتزقة والعاطلين هو الكوادر، وهم القيادات لذلك ابتعد الشباب وهربت القيادات الحقيقية المحترمة من الساحة، لقد أصبحت على يقين أن أمثالى من الشباب عشاق هذا الوطن لا مكان لهم تحت سقف حزب قادته لا يستطيعون ولا يجرؤن على اتخاذ القرار – أى قرار – حتى قرار اختيار مرشحيه لخوض الانتخابات، لا يستطيع هؤلاء اتخاذ قرار حاسم بل ينتظروا من الجماهير أن تتخذ من القرارات ما يدفع عنهم الحرج والهرج والمرج وأنا واحد من أبناء هذا الشعب أشعر بالاختناق واليأس أكاد أنفجر كمداً، لكن لولا بصيص من إيمان فى القلب وطاقة نور تلوح فى الأفق وسط تلك الإخفاقات لكنت فى خبر كان لكنى أعشق مصر وتراب مصر وأعشق الحرية المسئولة، أكره الفوضى والفساد، أبحث عن مشاركة سياسية فعالة، أتمنى أن أكون عنصراً بناءاً فعالاً فى وطن يحتاج كل جهد مخلص ولكن كيف السبيل والوطن مصاب بجلطات متعددة جعلت شراينه مسدودة والدماء شبه متجمدة، إننى أدعو أبناء مصر أن ينظرو إلى مستقبل مصر ... حقيقة إننى شخصياً لا أستطيع أن أنظر إلى المستقبل بطريقة سليمة أو كما ينبغي، فالحاضر مزحوم بكل صنوف الفوضى والفساد واللامبالاة والأزمات إننى مللت الملل وسأمت الإحباط.

إننى أبحث عن بارقة أمل وسط هذا الكم من الإحباطات لكن أين هذه البارقة المرجوة؟

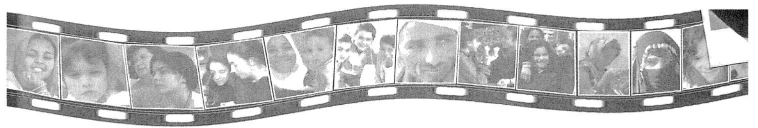
هل هى فى الحزب الوطنى؟ أم هى فى لجنة السياسات؟

هل أجدها فى برلمان مصر؟ أم أجدها فى قضاة مصر؟

حقيقة أنا أبحث عنها فى كل كتاب من يجدها يدلنى يرحمكم الله.




* التعديلات الدستورية ستؤتى ثمارها عما قريب الحدق .. يفهم
* المسلمون فى أوربا وخاصة أوربا القديمة سيواجهون العديد من المتاعب والمصاعب والأزمات، خاصة مع وصول ساركوزى لحكم فرنسا ويعد تربع انجيلا ميركل على عرش ألمانيا.
* الصدام بين الإخوان المسلمون والنظام الحاكم وصل نقطة اللاعودة فاللعب صار على المكشوف بين الطرفين، النظام الحاكم فى مصر يقول بأن الإخوان سيستغلون قواعد اللعبة الديمقراطية للوصول للحكم وبعدها سينقلبون عليها ويقذفون بالسلم الديمقراطى الذى أوصلهم للحكم والإخوان يقولون أن النظام يقوم بتطبيق وتنفيذ أجندة أمريكية لتجفف منابع الأصولية والمرجعيات الدينية.
* كل من حركتى حماس وفتح جلطة فى شريان المقاومة الفلسطينية إن كان هناك مقاومة حقيقية.
* «جمال حماد» جزء من تاريخ مصر النقى يهاجم «هيكل» القيمة الحقيقية الباقية من الزمن الجميل ... ترى من الرابح ومن الخاسر ولصلحة من؟!
* ممتاز (معرفش فى إيه) القط ... إذا لم تستح فاكتب ما شئت.
* محمد على إبراهيم ... حتى الآن لا أدرى لماذا وكيف تولى رئاسة تحرير الجمهورية.
* أسامة سرايا ... والله العظيم حرام ... حرام ... حرام.
* عبد الله كمال – أتعفف عن التعليق
* عادل حموده ومحمد الباز «إن طلع العيب من أهل العيب يبقى قلة أدب وحياء».





# المرأة العربية .. تتكلم

**المرأة العربية تتكلم هو برنامج مُعد ومُنفذ بالاشتراك مع مشروع الاتصال بالصحة وهيئة إنقاذ الطفولة حيث يسعى إلى الوصول إلى كل امرأة سواء فى الحضر أو الريف وتدريبها وتعلميها وتوعيتها حول حقوقها الصحية لنفسها وزوجها وأولادها وكذلك واجباتها نحو المجتمع حسب الإطار الاجتماعى والثقافى والاقتصادى والسياسى وهو دور تقوم به مكتسب ويتغير بتغير المكان والزمان.**

**بقلم/ وسام غنيم**

وفى هذا البرنامج فريق من المدربين العظماء الذين بذلوا كل الجهد لنجاح هذا البرنامج د/ مشيرة الشافعي وكيل أول وزارة الصحة سابقاً ود/ توحيده خليل مشروع الاتصال بالصحة وأ/ أمل فرحات من هيئة انقاذ الطفولة..

### المحور الأول: تقدير الذات وتعزيز الثقة بالنفس

وفى هذا المحور يهتم البرنامج بالتركيز على قدرة المرأة على تغير دورها الاجتماعي الموروث إذا شعرت بأن ذلك يحرمها من الكثير من حقوقها في الاستمتاع بالحياة فى ظل ما أمر الله به.
كل امرأة لها الحق ف يالحصول علي التعليم ولابد أن نوعي كل فتاة بفوائد التعليم وذلك لتمكين المرأة من العمل علي تحسين أحوالها وأحوال أسرتها علي السواء.
كذلك يعرض هذا المحور ظلم التميز الاجتماعي بين الأنواع وهو ما يسمي بالجندر حيث مازالت تميز الرجل عن المرأة على مستوي الأسرة والمجتمع حيث إذا لم يتغير هذا التفكير لا نصل إلى حالة التنمية لأن ذلك يعيق التنمية إذ لا يمكن للدول النمو بجهود نصف سكانها بينما يكون النصف الثانى خارج العملية التنموية.

### المحور الثاني: اتخاذ القرار ومهارات التفاوض

يركز البرنامج فى هذا المحور علي توضيح العقبات التي تواجه مشاركة المرأة فى اتخاذ القرار داخل الأسرة وبالتالى داخل المجتمع. وهل السبب هو أحد الأسباب الآتية:
- تدنى مستوى التعليم.
- العادات والتقاليد
- قلة الخبرة فى المناقشات.
- أعباء الأعمال المنزلية
- قلة التعرض لمواقف تتطلب اتخاذ القرار.
- قلة الخبرة فى الأمور المطروحة.
- السلبية وعدم الجرأة.
- الإتكال على الغير وقلة الثقة بالنفس.
- الخوف من نتائج القرار غير الصائب.
- موقف الرجل السلبي (الأب، الأخ، الزوج).
- موقف المجتمع المحافظ.

لو حللنا كل سبب من هذه الأسباب التي تم ذكرها سنجد إننا نعانى من معظمها أو ربما كلها مع اختلاف النسب ولكن لكى تشاركن فى اتخاذ القرار يجب أن تملكي صفات المفاوض الناجح وتتعلمي مهارات التفاوض الجيد.
- الإصغاء الجيد.
- عدم فرض أحكام مسبقة.
- التفكير بروية.
- الثقة بالنفس.
- الكلام الواضح.
- الإلمام بالموضوع.
- الإقناع.
- المرونة.
- حل المشاكل الحقيقية والمحتملة.
- الصبر والمثابرة
- القبول بالتسوية القائمة على التفاهم المتبادل.
- هدف واضح.

وكل نقطة مما تم ذكرها لها فن في تنفيذها يجب أن تتعلميه فمثلاً الإصغاء الجيد: أولاً إبداء التعاطف مع الطرف الآخر
- فهم ما يقول جيداً مع فهم وضعه
- تحديد المشكلة والبحث عن أسبابها وتعديلها.
- مساعدة الآخر علي ربط المشكلة بأسبابها.
- تعلم مهارات السكوت عندما يكون واجباً.

### المحور الثالث: الشبكات الاجتماعية

هذا يوضح البرنامج: أهمية الدعم الاجتماعي وذلك لتمكين المرأة من الحضور والمشاركة في القرارات والنشاطات الأسرية والمجتمعية. فالدعم الاجتماعى له مصادر متنوعة منها ما هو قريب أو داخلي (الوالدان – الأسرة – العائلة) ومنها ما هو بعيد أو خارجي (المدارس – المؤسسات – المراكز الاجتماعية – التجار – الأفراد) فالإنسان لا يستطيع أن ينتج في عمله وحياته إذا لم يلق دعماً أو تشجيعاً من المحيطين به فالتشجيع والدعم الاجتماعي ضرورياً لنجاح الفرد وهذا يحدث من خلال الشبكات الاجتماعية والتى تؤدى دور هام علي صعيد الأفراد والمجتمع وهذا الدور هو:
- توصيل الأفكار وزيادة الوعي.
- كسب تعاطف ودعم الآخرين.
- تزويد العضو بالقدرة علي تحليل المواقف وتوضيح الارؤية ووضع خطط عمل.
- التمرن على المشاركة والقيام بالمهام المحددة والمثمر.
- إتاحة الفرص لمناقشة جدوى ومردود ما نقوم به وما يقوم به الآخرين.
- مساعدة الأفراد على مواجهة ما يقابلونه من مصاعب.
- اتخاذ مواقف جماعية حول أهداف بعيدة الأمد.
- مناقشة كل ما يهم المجتمع وإيجاد السبل للتعامل مع هذه الشؤون.

أمثلة على الشبكات الاجتماعية
(جهات نحصل منها على معلومات عن الحياة العامة)
الشئون الاجتماعية – المراكز الدينية – المؤسسات المتخصصة، المواد ...)
(جهات تساعد فى تطوير مجتمعنا المحلي:
الوزارات المعنية – المحافظة – مراكز المعلومات – المجلس المحلى ..)
مجموعات عاملة فى المجتمع المحلى
(جمعيات أهلية – اللجنة الصحية بالقرية – لجنة البيئة – المركز الاجتماعي ..).

### المحور الرابع: المشاركة في الحياة العامة

كل امرأة تقوم بعده أدوار مختلفة داخل المنزل وخارجه وتختلط بجميع أنماط الشصيات مع الرجال والنساء وربما تتعرض المرأة أثناء مشاركتها في المجتمع بنوع من السخط والمضايقات من الرجال ولكن يجب عليها فرض احترامها عليهم.
* ولشراكة المرأة مع الرجل فى نطاق الأسرة (يجب أن ترافقها مساواة فى الحقوق والواجبات).
* وأخذ الحقوق يتطلب الوعى والتصميم والحوار المرن داخل الأسرة: وفى المجتمع وفى العلاقة مع الدولة.
* تتعلق مكانة المرأة فى الحياة اليومية عن طريق ..
- قدرتها على اتخاذ القرار.
- تقديرها لنفسها وقدراتها.
- إمكانية حصولها على الخدمات بما فى ذلك التعليم والعمل والخدمات الصحية والتسهيلات الإدارية والرسمية (التدريب المهنى، الترقيات، التدريب أثناء الخدمة، القروض ... إلخ). التصرف فى الدخل.

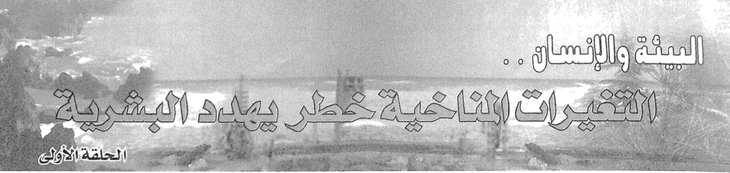
### المحور الخامس: صحة الأسرة ورفاهيتها

يتحدث هذا المحور من أهمية معرفة الزوج للمشاكل الصحية التى تشعر بها الزوجة؟ التعاطف مع الزوجة وخلق جو من الألفة والمودة يسمح بمناقشة جميع المواضيع.
- اصطحاب الزوجة للوحدة الصحية الطيب.
- مساعدتها فى المهام المنزلية.
* ما هى الأساليب التى تساهم فى مشاركة الرجل
- بناء جو من الألفة والمودة.
- تشجيع الحوار والمشاركة بين الزوجين.
- تزويد الزوج بمعلومات صحية ليتفهم خصوصية الاحتياجات النسائية.

فى هذا المحور يوضح أشكال ومظاهر العنف ضد المرأة
*العنف الإجتماعى
- معاكسات المرأة فى الطريق العام
- التدخل فى شئونها الخاصة
- التحرش الجنسى لها
- عدم السماح لها بزيارة الأهل والأصدقاء
- عدم السماح لها بإتخاذ القرار
- الحرمان من التعليم
* العنف المؤسسى
- إستبعاد المرأة من مراكز السلطة
- حرمانها من الترقى فى مجال عملها لأسباب تتعلق بجنسها
- إظهارها بصورة سطحية وباهية فى وسائل الإعلام
- حرمانها من صغارها
- إجبارها على عمل معين لا تحبه
* العنف الأسرى

هو أكثر صور العنف ضد المرأة سواء كانت زوجة أو أبنه أو أخت ويحدث فى كل المستويات الإجتماعية والإقتصادية والتعليمية المهنية فى كل البلدان بما في ذلك البلدات العربية.

***




**نحن فى اى فصل من فصول السنة؟ هل تستطيع عزيزى القارئ الإجابة ... فلقد أصبحت الاحوال الجوية والمناخية - كما نلاحظ جميعا - غير مستقرة خاصة فى الآونة الأخيرة فتارة تداهمنا الأمطار فى غير مواعيدها وأحيانا تهب الرياح الساخنة فى فصلى الخريف والشتاء وثمة بلاد دمرتها فجأة الأعاصير والفيضانات وكم من مناطق تهددها مياه البحر بالغرق وكم من أيام تعايشنا مع فصول السنة الأربعة فى يوم واحد فما أسباب تلك التغيرات المناخية وما هى مدى خطورة الآثار الناجمة عن هذه التغيرات ...؟**

**بقلم/ ولاء حمزة**

أوجد الله سبحانه وتعالى كل ما فى الكون بمكونات ذات مقادير محددة وبصفات وخصائص معينة بحيث تكفل هذه الخصائص توفير سبل الحياة الملائمة لكل الكائنات الحية فالبيئة الطبيعية فى حالتها العادية دون تدخل الإنسان تكون متوازنة وإذا حدث أى اضطراب فى هذا التوازن فلا تصبح البيئة قادرة على تلبية متطلبات الحياة للإنسان ... إن الفساد فى الأرض بعلم أو بغير علم بقصد أو من دون قصد عاقبته وخيمة وأول المتضررين من هذا الفساد هو الإنسان نفسه.

## •• الإنسان هو المسئول الأول

إن الإنسان هو المتسبب الوحيد فى إحداث هذا التلوث الذى انتاب البيئة فإنه وحده هو المسئول الأول عن التغيرات المناخية وعن النتائج المترتبة عليها. ويعتبر غاز ثانى أكسيد الكربون أشهر الغازات والملوثات التى أطلقها الإنسان المعاصر فى الهواء مما أدى إلى ارتفاع حرارة العالم ويعود سبب زيادة تركيز ثانى أكسيد الكربون فى الجو إلى عاملين رئيسيين:

**الأول:** "التوسع الكبير فى حرق أنواع الوقود الأحفورى من بترول وغاز طبيعى وفحم سواء للأغراض الصناعية أو التعدينية أو لتوليد الكهرباء أو لإدارة محركات الاحتراق الداخلى فى السيارات والقطارات والسفن وغيرها.

**والثانى:** إزالة مساحات شاسعة من الغابات بهدف إستغلال هذه المساحات فى الزراعات التقليدية كالحبوب والخضروات والفواكه. كما ازدادت نسبة غازات أكاسيد النيتروجين وأكاسيد الكبريت نتيجة احتراق الوقود الأحفورى أيضاً ونتيجة للملوثات التى تنجم عن الصناعات التعدينية والكيميائية والبتروكيمائية.

## •• ما هى ظاهرة الاحتباس الحرارى (الدفيئة)؟

من المعروف أن الغلاف الجوى الذى يحيط بكوكبنا الأرضى يقوم بدور حيوى فى المحافظة على درجات الحرارة على سطح الأرض ولكن النشاط الصناعى أدى إلى تغيير تركيب الغلاف الجوى فالغازات المنبعثة حين تنطلق إلى الغلاف الجوى تقوم بامتصاص جزء كبير من الأشعة الحرارية المنبعثة من سطح الأرض وبدلا من أن تسمح لجانب كبير منها بالتسرب إلى الفضاء الخارجى فإنها تعيد بثها من جديد إلى سطح الأرض ليزداد سخونة هذا ما أكده المهندس/ محمد عبد القادر الفقى فى كتابه البيئة (مشاكلها وقضاياها) وتستمر عملية انطلاق الحرارة وإعادة بثها وهو أمر يؤدى إلى ارتفاع متوسط درجة الحرارة على مستوى العالم وبالتالى هذه حقيقة ما نتعرض له الآن فإن ارتفاع درجة حرارة الهواء الجوى يؤدى إلى إشعاع كمية أكبر من الحرارة إلى سطح الأرض. وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية فى مقدمة الدول التى ينبعث منها ثانى أكسيد الكربون بنسبة 26% من إجمالى إنبعاثات دول العالم كله وهى الدولة التى لم تصدق على بروتوكول كيوتو للحد من التغيرات المناخية ومعها استراليا.

## •• المخاطر الناجمة عن هذه التغيرات المناخية

- إذا استمرت ظاهرة الاحتباس الحرارى فى السنوات المقبلة مما لا شك فيه أن هذا الارتفاع سيتسبب فى تغيير نظام نزول المطر فوق سطح الأرض بشكل لا ندرك طبيعته بعد ومن ثم فسوف يؤثر ذلك بشكل كبير فى معدلات الإنتاج الزراعى . ففى حين ستشهد بعض المناطق زيادة فى محاصيلها الزراعية فإن مناطق أخرى من العالم سوف ينخفض إنتاجها بحدة بسبب التبدل فى أنماط المناخ ومعدلات هطول المطر ويمكن أن يكون لهذه التغيرات المناخية تأثيرات عميقة فى توزيع مصادر المياه فى العالم.

- كما أن العالم مهدد بذوبان طبقات الثلوج بالمناطق المتجمدة مما يؤدى إلى ارتفاع مستوى البحر وفقد العديد من الجزر مع انقراض أنواع كثيرة من الطيور والنباتات وقد أدت ظاهرة الاحتباس الحرارى إلى حدوث أضرار جسيمة بالبيئة بالفعل شاهدها العالم فى السنوات الماضية نتيجة هذه التغيرات حيث انتشر حرائق الغابات وكثرة الفيضانات والسيول المدمرة مع اختفاء عدد من الشعب المرجانية والعديد من الكائنات الحية فى باطن الأرض مع كثرة الأعاصير المدمرة وبالتالى سيكون لكل ذلك آثار مدمرة على الاقتصاد العالمى وقد تلجأ بعض الدول إلى إقامة حواجز لحماية مدنها الساحلية من ارتفاع منسوب مياه البحر لكنها ستواجه آنئذ مشاكل فى توفير مياه الشرب وذلك بسبب زيادة ملوحتها مع العلم بأن إقامة هذه الحواجز والسدود وغيرها عملية مكلفة جداً ومن المؤكد أن الدول النامية لن تستطيع مجابهة مشكلة غرق مدنها وأراضيها بسبب ضعف مواردها الاقتصادية وقد صرح رئيس الوزراء البريطانى «تونى بلير» (أن مواجهة آثار التغيرات المناخية سوف تكلف العالم ما بين 5 و 20% من إجمالى الدخل لمختلف دول العالم سنويا). وسوف تكون أولى ضحايا ذلك ستكون جزر المالديف فهى قد تختفى كلياً ما لم تتخذ إجراءات الحماية فى الوقت المناسب، وقد أعلن الرئيس مأمون عبد القيوم رئيس جمهورية المالديف التى تتكون من مجموعة جزر أن بلاده قد تختفى من الوجود تماما خلال قرنين من الزمان بسبب تغيرات المناخ.

بينما ذكر علماء البيئة أن الارتفاع التدريجى فى حرارة الغلاف الجوى سوف يؤدى أيضاً إلى تجريد سطح الأرض من نحو خمسين نوعاً من الأحياء يومياً وذلك لعدم المقدرة على التكيف مع الاختلاف الحادث.

## •• أثر التغيرات على الإنسان ..

وسوف لا يسلم الإنسان نفسه من آثار هذه التغيرات إذ أن الازدياد فى درجة الحرارة سوف يؤدى إلى انخفاض مستويات إنتاج المواد الغذائية وهو أمر سيتسبب فى حدوث أمراض سوء التغذية خاصة فى المناطق الفقيرة التى يعانى سكانها أساساً من مشكلة الجوع كما أن ارتفاع الحرارة سيساعد على انتشار أوبئة المناطق الحارة وانتقالها إلى مناطق كانت خالية منها ولا يمتلك أهلها أى مناعة لها ومن بين الأمراض التى يمكن أن تنتشر فى العالم: الملاريا وعدد من الحمى الاستوائية.

## •• مصر ومخاطر هذه التغيرات

تشير التقارير والدراسات التى أشرفت عليها وحدة التغيرات المناخية بجهاز شئون البيئة أن ارتفاع مستوى سطح البحر يمكن أن يؤدى على المدى المتوسط والبعيد إلى تعرض مساحات متفاوتة من دلتا النيل ومحافظات الوجه البحرى لاحتمالات الغرق مما يهدد بفقدان مساحات ضخمة من الأراضى الزراعية الخصبة الآهلة بالسكان ويسبب هجرة الملايين من ساكنى هذه المحافظات إلى الجنوب وضياع العديد من المنشآت الصناعية والسياحية.

أما المشكلة الثانية والتى حذر منها الدكتور محمد عبد الفتاح القصاص خبير البيئة العالمى فهى تذبذب إيراد نهر النيل من المياه بحيث يمكن أن يرتفع فجأة بنسبة تصل إلى 28% كما أنه يمكن أن يتناقص فجأة أيضاً فى سنة أخرى بنسبة تصل إلى حوالى 76% وذلك بسبب إختلال توزيع أحزمة المطر كمياً ومكانياً وخاصة فوق حوض نهر النيل مع إحتمال إنخفاض الناتج القومى من الحبوب وليس ذلك فى مصر فقط بل جميع الدول التى تعتمد على مياه الأنهار فى الرى. هذا ما تم التصريح به فى تحقيق بجريدة الأخبار تحت عنوان «**تغيير المناخ يهدد بفناء العالم**» كما تم الإشارة إلى القرار الذى أصدره الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء بتشكيل لجنة خبراء وطنية للتغيرات المناخية برئاسة المهندس ماجد جورج وزير الدولة لشئون البيئة وأعضاء ممثلين من كل الوزارات والخبراء المتخصصين فى هذا المجال وقد تم بالفعل انعقاد أول اجتماع لهذه اللجنة الشهر الماضى وتهدف اللجنة إلى وضع تصور للسياسات والاستراتيجيات اللازمة لمصر للتعامل مع هذه التغيرات ويأتى هذا القرار فى وقت تصاعدت فيه تحذيرات العلماء على مستوى العالم من خطورة التغيرات المناخية على الكرة الأرضية وخاصة الدول النامية والدول الساحلية والجزرية. وقد طالبت مصر المجتمع الدولى والدول الصناعية بضرورة الوفاء بالتزاماتها الخاصة بمساعدة الدول النامية بتوفير الدعم المالى والفنى اللازمين مع نقل التكنولوجيا وتأمين التمويل اللازم للحد من أضرار تغيرات المناخ وقد قامت مصر بالفعل بتنفيذ عدداً من المشروعات فى مجال تحسين كفاءة الطاقة وحماية الشواطئ الساحلية واستنباط بعض المحاصيل القادرة على تحمل درجة الحرارة والملوحة.

## •• كيفية التعايش والتأقلم مع هذه التغيرات المناخية

نحن فى حاجة شديدة لاستثمارات ضخمة لإعادة توطين السكان مع بناء حواجز على الشواطئ للحماية من الفيضانات مع تغيير نوعية المحاصيل الزراعية مع استنباط أصناف جديدة من المحاصيل الزراعية يمكنها النمو فى ظل الظروف المناخية الجديدة وأيضاً تحسين الموارد المائية وترشيد الاستهلاك واستخدام تكنولوجيا الطاقة النظيفة مثل الطاقة الشمسية والوقود الحيوى وأيضاً تعديل النظم الاقتصادية لتتناسب مع وضع الطبيعة والمناخ الجديد.

فى العدد القادم سنتناول مشكلة الثقب الأوزونى إن شاء الله.

# منوعــات إنترناشـــــــيونال

## قالوا عن المرأة:

* لا تصدق المرأة إذا أقسمت .. وصدقها إن أحمر وجهها.
* لا يجرؤ رجل أن يقول الحقيقة فى الزواج مادامت زوجته على قيد الحياة.
* يغرق الرجل فى الحب بعينيه والمرأة بأذنيها. "برنارد شو"
* تفضل المرأة أن يموت الرجل (فيها)أولاً وأن يموت (منها) بعد ذلك !!
"الممثل الإنجليزى دانى دافيتو"

## فى تجربة فريدة من نوعها لتنظيف الهواء:
## الصين بدون سيارات

تعتزم الصين تخصيص أول يوم للتنقل بدون سيارات فى 22 من سبتمبر المقبل وذلك فى محاولة لتنظيف الهواء الملوث بعوادم السيارات وفى هذا اليوم سيمتنع مرور السيارات الخاصة من طرق معينة فى أكثر من مائة مدينة مما سيجبر الناس على السير على الأقدام أو إستخدام وسائل النقل العامة أو ركوب الدراجات التى تشتهر بها المدن الصينية.

## الأطباء الماليزيين يودعون رابطة العنق

شنت الرابطة الطبية الماليزية حملة كبيرة تطالب فيها وزارة الصحة الماليزية بإعفاء الأطباء من إرتداء رابطة العنق "الكرافتة" مستشهدة بنتائج دراسات حديثة تؤكد أن الكرافتة يمكن أن تنقل العدوى للمريض لأنها تحمل الجراثيم والميكروبات هذا إلى جانب أن الأطباء أثناء قيامهم بجولاتهم بالمستشفيات يتعرضون لحالات مختلفة يمكن أن تسبب أمراضاً رئوية وأمراضاً للدم.

## حكمة العدد:

يسخر من الجرح .. من لا يعرف قسوة الألم.

## صدق أو لا تصدق:
## "مواطن هندى يوصى بدفنه بجوار سيارته"

بولاية فى الهند أوصى "نارايان سوامى" بأن يدفن بجوار سيارته فى حال موته الذى كان يحبها بشدة وأفادت وكالات الأنباء أنه توفى الشهر الماضى عن عمر يناهز 64 عاماً وقرر أقاربه ضرورة إحترام وصيته فى دفنه بجوار سيارته العتيقة والتى أشتراها عام 1958 وحفرت مقبرة ضخمة بمساعدة آلة حفر ميكانيكية لدفن السيارة ومالكها الراحل.

## الأبحاث العلمية تؤكد:
## التدخين السلبى قد يصيبك بالزهايمر

حذرت نتائج دراسة حديثة من أن الأضرار الناجمة عن التعرض لما يعرف بالتدخين السلبى إمكانية الإصابة بالزهايمر وأوضحت الدراسة أن الأشخاص الذين عاشوا مع مدخنين لنحو ثلاثين عاماً أكثر عرضة بنسبة 30% بالإصابة بالمقارنة بالأشخاص الذين لم يتعرضوا للتدخين طيلة حياتهم يأتى ذلك بسبب كثرة التعرض للدخان الذى يعمل على تقليل كفاءة أداء الشرايين وقلة الدم اللازم لوظائف المخ.

## همسات:

* ماهو خير لك ليس بالضرورة كذلك لغيرك.
* الأمل هو الشئ الوحيد الذى نحيا من أجله.
* لكى تأخذ لابد أن تعطى.
* كثير من الوقت يلزم للبناء وقليل منه يكفى للهدم.
* الحب قد يكبر أو يزول بالفراق أو الزمن.

# دنيا المرأة

## نصائح لكل إمرأة

### أسرار التجميل وإخفاء العيوب

#### أ- بالنسبة للعين



* لإخفاء وتغطية الخطوط السوداء تحت العينين استعلمى مستحضراً فاتح اللون.
* لاتساع عينيك ضعى ظلالاً مشعة على الحاجب ابتداء من طرف الأنف باتجاه الصدغ ثم زيدى من الظلال تدريجياً .
* لإظهار جمال عينيك ضعى لمسة خفيفة من الظلال بين جسر الأنف والزاوية الرفيعة الحاجب.
* لتغطية بروز جيب العين استعملى كأساس مستحضر التجميل الغامق المستعمل عادة ثم امسحيه فوق الجيب.

#### ب- بالنسبة للأنف

* لكى تصغرى من حجم الأنف ضعى بالجهتين ظلالاً غامقة على أن تختفى من الطلاء التجميلى تدريجياً كلما اقتربت من عظمة الأنف العليا.
* إذا رغبتى فى إخفاء إعوجاج الأنف ضعى الظلال بخط مستقيم من النقطة العليا مروراً بالوسط حتى الطرف الأخير وعلى الجهتين معًا.
* إذا كانت الأنف قصيرة ضعى مسحوق الظلال القاتم ابتداء من طرف حاجب العين حتى تلامس شعر الرأس.

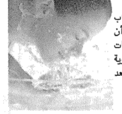
#### ج- بالنسبة للفم

* لتزيدى من بروز الشفتين ضعى خطاً متوازياً مع خط الشفاه الأساسى ولونيه بالأحمر الغامق.
* لتزيدى من سماكة الشفتين ضعى لونيهما بالقلم الذى تحبينه ولكن الأفضل أن تختارية فاتحاً بمعزل عن أى خط تضيفينه.
* لإخفاء الخطوط المتصلة بين الأنف والفم استعملى المسحوق الأساسى من الأذن حتى أطراف الفم.
* للحصول على ذقن نحيفة ضعى مستحضر التجميل على شكل صهون الحصان ومن الطرفين.

### الحل السحرى لبشرة ناعمة وجميلة

* ابتعدى عن التعرض لأشعة الشمس وبصورة مباشرة لأنها تساعد على جفاف البشرة لذلك يجب استخدام كريم الحماية من الشمس بصورة دائمة.
* ابتعدى عن الأغذية غير السليمة لأن الجلد هو أول ما يظهر عليه أثر النظام الغذائى غير المتوازن وبالتالى يؤثر على نضارة البشرة.
* ابتعدى بقدر الامكان عن الاستحمام بماء ساخن لأنه قد يؤدى إلى إزالة الزيوت الطبيعية وجفاف الجلد والبشرة.
* عليكى ممارسة الرياضة بصورة منتظمة للحفاظ على نضارة البشرة فالكسل وعدم النشاط من أعداء البشرة.
* المواظبة على ترطيب البشرة وتنظيفها بحمام البخار المضاف إليه أعشاب عطرية مع وضع على البشرة قناع مكون من ملعقتين من العسل الأبيض وملعقة من الأنولين وصفار بيضة وطين فخار ومقدار من عصير التفاح وتخلط المقادير جيداً.
* شرب كميات كبيرة من الماء لأن نقص الماء يؤثر على البشرة فتظهر بأنها مرهقة ومتعبة.
* الالتزام بالراحة والإرتخاء كلما شعرالإنسان بأنه متعب ومرهق حتى لا يؤثر ذلك على بشرته خاصة وعلى صحته على المستوى العام.

### الأسماك علاج لحالات الاكتئاب



كشفت دراسة صينية أن الأسماك تمثل أفضل علاج لحالات الاكتئاب وذكرت الدراسة التى نشرتها مجلة ميديكال يسير شيز الصينية أن الأسماك الطازجة الغنيه بالزيوت مثل الأسماك والتونة تحتوى على جرعات عالية من أحماض أوميجا الدهنية المفيدة لتنظيم حركة الدورة الدموية وتنشيط خلايا الميتوكوندريا التى تنتج الطاقة اللازمة للدماغ والتى يعد فقدانها أحد الأسباب الرئيسية المسببة لحالات الاكتئاب الحادة.

## الأبراج والحب
## برج الجوزاء والحب
## (21 مايو - 20 يونيو)

الحب عند مولود الجوزاء لايعنى التملك على الأطلاق فهو يحافظ على إستقلالية من يحبه ويضمن له الحرية يبقى الجوزاء طفلاً مهماً تقدم به العمر ولذلك نراه غالباً ما يندفع فى حبه نحو أشخاص يتمتعون بحنان يشبة حنان الأم لأنهم سيحيطونه بدفئهم وعطائم وحنانهم كما أنه مزعج فى اللامبالاة التى يبديها إزاء الإتهامات التى توجه إليه من الحبيب وفى برودته إزاء ردات الفعل وصمته كأنه غير معنى بالأمر على الأطلاق.

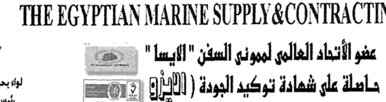
**الرجل الجوزاء وموقفه من المرأة :** رجل الجوزاء فضولى محب للإطلاع دائم الحركة نراه فى كل مكان ولا ننزعج منه . يتمتع بموهبة كبيرة فى النقاش والكلام مع روح النكتة فهو قادر على أن يكون للمرأة الشريك والرفيق والصديق معاً وما على الأمر إلا أن تضحى بنفسها من أجله فتجذبة المرأة الذكية والمرحة خصوصاً إذا كانت تتدفق حيوية وتبتعد عن التزمت لأنه يحب الحرية والإنطلاق مع العلم بأنه من النادر أن يهوى أمرأة واحدة فهو دائماً يحب التنويع.

**المرأة الجوزاء وموقفها من الرجل:** تجمع المرأة الجوزاء بين الأنوثة والثقافة والذكاء وسعة الإطلاع تقدر الصداق ولكنها لاذعة اللسان غايتها أن تسعد شريك حياتها الذى يبنى سعادته على أسس واقعية موضوعية كما أن المرأة الجوزاء تهوى الرجل الخفيف الظل والمبتسم والملئ حركة وحيوية لأنه قادر على الكلام والتعبير عن عواطفه وأحاسيسه بلباقة ورقة وكذلك الرجل قوى الشخصية.



# الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية (كونساب) ش.م.م

## THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY&CONTRACTING CO.

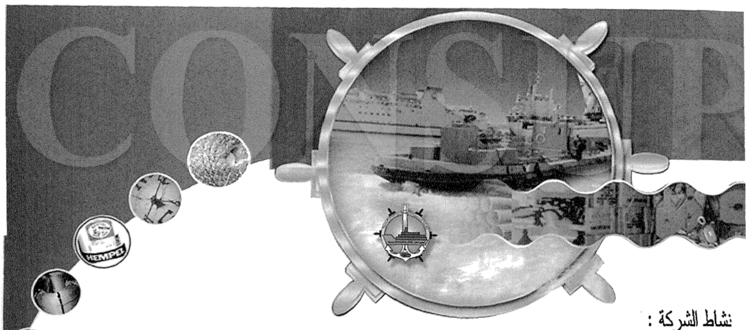


عضو الأتحاد العالمى لممونى السفن "الايسا"

حاصلة على شهادة توكيد الجودة ( الايزو



لواء بحرى أ.ح/ منير سعد محمد أبو سمرة
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب



## نشاط الشركة :

- تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات وأدوات سطح وماكينة وأجهزة بحرية
- تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة الميكانيكية والدهان والمعالجة الكيميائية للهياكل المعدنية والصهاريج
- تقوم الشركة بأعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمبانى والأنشاءات
- تقوم الشركة بأعمال التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن
- تقوم الشركة بكافة أعمال الخدمات البحرية
- تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بجميع موانئ الجمهورية والمناطق النائية .
- تقوم الشركة بتوريد كافة أدوات السلامة والأنقاذ وكذا كافة أدوات الغطس وتقوم الشركة بالتوريد للشركات الشقيقة فى قطاع النقل البحرى .

## عناوين الشركة :

المركز الرئيسى: ٢طريق الحرية – الإسكندرية – ت: ٠٣/٤٨٧٠٥٥٠–٠٣/٤٨٦٣٧٨٣–فاكس: ٠٣/٤٨٧٨٢٧٠

فرع الإسكندرية والدخيلة : باب ( ٢٧ ) جمرك الاسكندرية – ت: ٠٣/٤٨٠١٢١٩ – ٠٣/٤٨٠٥٢٣٤ – فاكس : ٠٣/٤٨٠٢٥٦٤

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفى حزين بور توفيق – السويس – ت: ٠٦٢/٣٢٢٠١٣٢–٠٦٢/٣٢٢٦٨٧٩–فاكس: ٠٦٢/٣٢٢٤٣٠٦

فرع بورسعيد : شارع الجمهورية والجبرتى – ت: ٠٦٦/٣٢٤٥٦٩٧–٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٣–فاكس: ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٤

فرع دمياط : ت: ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥ – ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥ – فاكس : ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥

مكتب القاهرة : ٤١ ش طلعت حرب أمام الامريكين طلعت حرب – ٠٢/٣٩٢٥١٣٨ – فاكس : ٠٢/٣٩٢٧٩٥٥

برقيا ( كونساب ) بجميع موانى جمهورية مصر العربية

البريد الإلكترونى : consup٢@hotmail.com – موقع الشركة على الانترنت : www.consupegypt.com

## في دائرة الضوء:

# بورسعيد أون لاين

## الموقع الفائز بالجائزة الاولى فى مسابقة المحتوى الإليكترونى على مستوى مصر



**اعلنت الشهر الماضى جوائز المسابقة القومية للمحتوى الاليكترونى والتى أقيمت بحضور وتحت رعاية الأستاذ الدكتور طارق كامل وزير الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات ونظمتها هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات ITIDA كحدث دورى يهدف إلى إثراء المجتمع المعلوماتى بجمهورية مصر العربية، وقد حقق موقع بورسعيد اون لاين المركز الاول فى فئة الترابط المجتمعى، ونحن هنا نحاول ان نلقى الضوء على هذا الموقع ونتعرف على عناصر نجاحه ..**

### أهداف الموقع :

- التعريف بمدينة بورسعيد : تاريخها، حاضرها، أبناؤها المميزون وابراز الجوانب الايجابية بها .
- تقديم خدمات ثقافية واجتماعية للمجتمع البورسعيدي
- نشر الوعى بأهمية الانترنيت وما يمكن ان تقوم به فى المجالات المختلفة .- اكتشاف المواهب المتعددة للشباب ومنحها الفرصة من خلال الانترنيت

### فريق العمل :

الشباب هم اساس هذا الموقع ولولاهم ما كان له أن يظهر للوجود، فالمسئول التقنى الاول والذى يقع عليه العبء الاكبر هو طبيب الامتياز الشاب احمد الالفى الذن كان لنجاحه فى تصميم موقع لصور الاشعة التى كان يقوم بدراستها بالصف الثانى بكلية طب عين شمس الدافع لأن يطلب منه والده تصميم موقع عن بورسعيد، ثم كان تفاعل الشباب مع الموقع والمنتدى والاشتراك فى مشروعات ثقافية واجتماعية كان لها اكبر الاثر فى مجتمع بورسعيد .

لقد استطاع هذا الموقع منذ نشأته ان يجذب إليه الأنظار بحرفيته ومعلوماته الغنية مما جعله يفوز فى مسابقة أفضل موقع بين مدن القناة لعام 2004 الذى نظمته القناة الرابعة كما أشارت إليه مجلة عالم الكمبيوتر والانترنت فى عدد يوليو 2004 وكذلك مجلة ميكى الشهيرة وجرائد الأهرام والوفد ومجلة آخر ساعة، فضلا عن تواجده فى مراكز متقدمة بمحركات البحث العالمية، حيث أنه عند كتابة كلمة بورسعيد بالعربية أو بالانجليزية يأتى موقع بورسعيد اون لاين فى المركز الاول.

### مشروعات الموقع :

معرض تصوير فوتوغرافى لمصور هاوى من شباب المنتدى استطاعت صوره ان تثير همم الاعضاء البورسعيدية سواء المقيمين داخل وخارج بورسعيد وجمعهم حبهم لمدينتهم ان يتكاتفوا ويتعاونوا بكل الحب والود واستطاعوا ان يقيموا معرض بقصر ثقافة بورسعيد ضم اكثر من سبعين لوحة فنية تحمل رؤى جديدة لبورسعيد كانت محل تقدير كل من زار هذا المعرض وافتتح المعرض الدكتور مصطفى كامل محافظ بورسعيد كما تضمن المعرض فعاليات كثيرة منها ندوة نقلتها القناة الرابعة ولقاء مع الفنان المصور على شاشة القناة الثانية وحفل غنائى لفرقة الطمبورة وامسية ثقافية بمساهمة جمعية أدباء وفنانى بورسعيد كما قامت احدى الشركات البورسعيدية بطبع ثمانية آلاف كارت بوستال مجانا ضمت اكثر من خمسة وعشرون صورة لهذا الفنان الموهوب تم توزيعهم خلال المعرض مما كان له أكبر الأثر خاصة وان بورسعيد لم يطبع لها كارت بوستال منذ ما يقرب من ثلاثون عاما كما تم اعداد موقع على الانترنيت لأعمال هذا الفنان

### حملات تبرع بالدم :

تم تنظيم حملة تبرع للدم بالاشتراك مع بنك الدم ببورسعيد وكلية الهندسة ببورسعيد 2005 شهدت إقبالا منقطع النظير لدرجة أن اكياس الدم الموجودة مع حملة بنك الدم نفذت بالكامل وتم اعداد قاعدة بيانات كاملة بالمتبرعين لسهولة مخاطبتهم حال الحاجة إلى متبرع، وبعد ثلاثة أشهر تم تنظيم حملة أخرى للتبرع بالدم بالاشتراك مع معهد الاورام بالقاهرة وكلية الهندسة ببورسعيد وقد بلغ عدد اكياس الدم التى تم جمعها فى هذا اليوم 476 كيس دم

### الترويج لبورسعيد سياحيا :

تم انشاء صفحات اعلانية بالموقع عن قرى بورسعيد السياحية التابعة للمحافظة للترويج لبورسعيد سياحيا (الكروان، الكناريا، النورس، جنة النورس ) مما ساعد على جلب سائحين وزوار لبورسعيد

### انشطة ثقافية وفنية :

بالاشتراك مع مكتبة مبارك تم تنظيم معرض بورسعيد ابيض واسود والذى يضم صورا نادرة منذ نشأة بورسعيد حتى معركة 1956 وقام بشرح الصور والاحداث الاستاذ ضياء القاضى الملقب بجبرتى بورسعيد وقد لاقى المعرض نجاحا باهرا واستمر عرضه ما يقرب من ثلاثة اشهر ، كما تم عرضه بمدارس بورسعيد عرض ايضا بمكتبة مبارك العامه بالجيزة ولاقى نجاحا باهرا ايضا تم تنظيم نفس ليلة شم النسيم عام 2006 بالاشتراك مع العلاقات العامة للمحافظة وفندق جراند الباتروس واستمر ثلاثة ايام شهد اقبالا غير مسبوق لمعرض صور يحكى قصة حياة مدينة بورسعيد منذ نشأتها وحتى معركة 1956 ولأول مرة تخرج الصور من القاعات المغلقة الى الشارع حيث يتواجد الناس العادين الذين عادت بهم الصور الى ذكريات النشأة والاجداد .

ايضا تم تنظيم مهرجان بورسعيد الاول للتصوير الفوتوغرافى والذى ضم أعمال اكثر من سبعين مصور مصرى (القاهرة - الاسكندرية - بورسعيد) بقصر ثقافة بورسعيد واستمر اسبوعين من 21 يوليو 2006 ولاقى نجاحا كبيرا وتم تغطيته اعلاميا من اكثر من قناة تلفزيونية (قناة النيل الثقافية، القناة الثانية برنامج فوتوغرافيا الذى عرض اكثر من حلقة عن المهرجان، القناة الرابعة) .

بالتعاون مع مكتبة مبارك ببورسعيد تم عمل عن الكون واسراره يشرح فيها عضو بالمنتدى (طالب بيكالوريوس علوم قسم فيزياء فلك) معلومات عن الكون الذى نعيش فيه بإستخدام بروجكتور وشاشة عرض بهدف زيادة ثقافة افراد المنتدى ضمن مشروع استضافة اصحاب الخبرات التقنية فى المجالات المختلفة للتحدث عن خبراتهم والقاء الضوء عليها

كما تم رفع ملفات فيديو خاصة ببورسعيد ويمكن للزائر الآن استعراض هذه الملفات دون انتظار عمل تحميل لها على الجهاز والآن اذا كتبت كلمة بورسعيد فى قسم فيديو جوجل لن تجد سوى ملفات بورسعيد اون لاين

### مشروعات خيرية :

اقام الموقع مشروعات خيرية كثيرة مثل مشروع شنطة الخير فى رمضان ومشروع كعك العيد ومشروع جمع الملابس المستعملة ومشروع توزيع لحوم الاضحية .

ومؤخرا تم إعادة هيكلة الموقع وإضافة الكثير من التحديثات للدخول فى عالم الويب الجديد ( web 2.0 ) من حيث سرعة التحميل وإمكانيات الـ RSS و الـ Accessibility و سهولة تعرف محركات البحث العالية على محتويات الموقع وسيجد الزائر الكثير من الإضافات التى تتيح له سهولة أكثر فى التعامل مع الموقع وسرعة البحث والتنقل بين محتوياته وتغيير الألوان وتغيير حجم الحرف و و و و كما ان موقع بورسعيد اون لاين يعد أول موقع عربى يستخدم هذه التقنيات خاصة بناء موقع بالكامل بتقنية الـ CSS

### عنوان الموقع : www.4portsaid.com



**الطبيب الشاب أحمد الألفي يتسلم الجائزة من الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات**

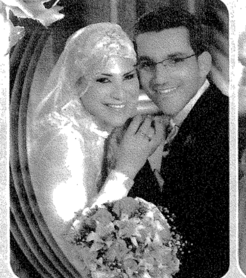


**شباب بورسعيد اون لاين وجائزة التفوق**

# مجتمع إنترناشيونال



تمت خطوبة نورهان حمدى خلف على الأستاذ/ محمود محمد رفاعى . ألف مبروك

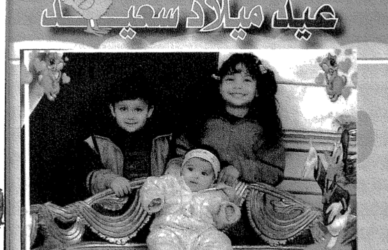


تم زفاف العريس أحمد الجبالى والعروسة سهى غنيم وأسرة المجلة تهنئ العروسين ألف مبروك



العريس محمد عبد الرحيم عيد والعروسة السيدة السيد غازى

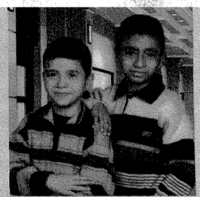
## عيد ميلاد سعيد



أسماء ومحمد وإيمان على زكى عيد ميلاد سعيد

## تهنئة من الأعماق

الريان فاروق عبد المنعم الصايغ يهنئ صديق عمره الزميل اللواء بحرى أ.ح دكتور سعيد عبد الخالق والأسرة بوصول الحفيد "أحمد" نجل الأستاذ شريف أبو العينين والسيدة نادية سعيد عبد الخالق ويدعو للمولود السعيد بحياة سعيدة هانئة موفقة ومستقبل باسم .. زاهر.. إن شاء الله



أحمد ومحمد حسن خليفه



نانسى وليد زقزوق



ندا وليد زقزوق



عبد الله أحمد سيد